ROK III PAŹDZIERNIK 1948 NR 2 (23)

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



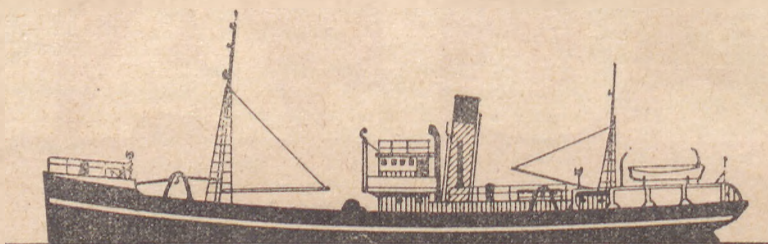
Fot. A. Pluciński

Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

Cena 30 zł

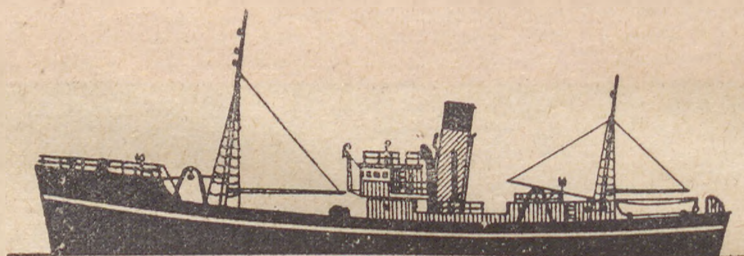
POLSKA FLOTA RYBACKA

(Ciąg dalszy)



MERKURY, Gdy-120, SPDS, (ex „Van Oost"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1926 na stoczni Cook, Welton & Gemmel, Beverley (Anglia), 352 BRT, 139 NRT, długość 43 m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna); 600 KM, szybkość 11 węzłów, załoga 19 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA.

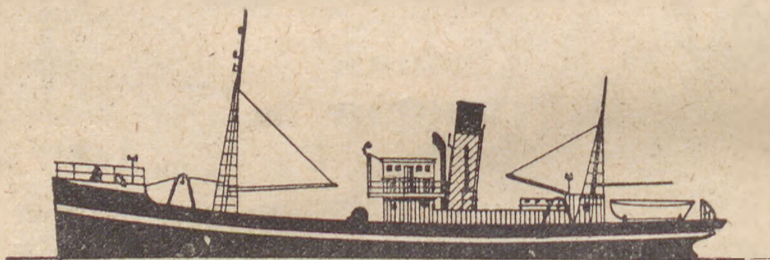


ORION, Gdy-106, SPDE, (ex „Braconvale"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1946 na stoczni J. Lewis & Sons, Ltd, Aberdeen (Anglia), 341 BRT, 126 NRT, długość 41 i pół m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 10 węzłów, załoga 19 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA.

SYRIUSZ, Gdy-107, SPDF, (ex „Josena"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1946 na stoczni Cook, Welton & Gemmel, Beverley (Anglia), 341 BRT, 129 NRT, długość 41 i pół m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 600 KM, szybkość 10 węzłów, załoga 18 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA.



SATURNIA, Gdy-91, SPFR, (ex „Tewera"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1930 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 334 BRT, 128 NRT, długość 41 m, szerokość 7 i pół m, parowiec, (maszyna tłokowa, trójprężna), 640 KM, szybkość 10 i pół węzła, załoga 19 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w 1946 roku w ramach dostaw UNRRA.

SATURN, Gdy-122, SPDU, (ex „Tehana"), Dalmor, trauler, zbud. w r. 1929 na stoczni Cochrane & Sons, Ltd, Selby (Anglia), 333 BRT, 128 NRT, długość 41 m, szerokość 7 i pół m, głębokość 4 m, parowiec (maszyna tłokowa, trójprężna), 640 KM, szybkość 10 i pół węzła, załoga 18 ludzi.

Uwaga: Otrzymany w r. 1947 w ramach dostaw UNRRA.

(Dalszy ciąg nastąpi)

J. M.

Stale wzrastający tonaż naszej floty handlowej wymaga dopływu nowego, odpowiednio wychowanego i wyszkolonego narybku. Narybku tego ma dostarczyć przede wszystkim szkolnictwo morskie Ministerstwa Żeglugi.

Okres szkolenia może być, w miarę potrzeby, skracany; gorzej jest z czasem, potrzebnym na odpowiednie oddziaływanie wychowawcze, wyrabiające w wychowanku czynną postawę do otaczającej go społeczności (klasowej, szkolnej, organizacyjnej itp.) oraz zrozumienie korzyści jakie on i inni czerpać mogą, gdy wszelki wysiłek, wszelkie działanie będzie korzystne społecznie — a nie tylko indywidualnie. W wychowaniu czasu nigdy nie jest za dużo.

Z tego założenia wychodząc przedłużono czas trwania Szkoły Jungów do dwóch lat. Lecz to nie wystarcza. Biorąc pod uwagę koszty jakie ponosi Państwo na szkolenie uczniów PCWM i PSM dąży się do tego, aby do szkolnictwa morskiego trafiał jedynie element społecznie zdrowy, wychowywany przez takie organizacje, jak Powszechna Organizacja „Służba Polsce", Związek Młodzieży Polskiej i Liga Morska.

Tok zreformowanego szkolnictwa w PMH będzie ogłoszony później. Obecnie podajemy warunki przyjęć w roku szkolnym 1949/50.

1. Do Szkoły Jungów będzie przyjmowana młodzież męska skierowana centralnie przez wyżej podane organizacje, po odbyciu organizacyjnych obozów szkoleniowych. Młodzież ta będzie kierowana na kurs eliminacyjny PCWM, gdzie zostanie poddana m. inn. badaniom lekarskim i egzaminom.

Komisja Kwalifikacyjna wyznaczoczona przez Ministerstwo Żeglugi dokona ostatecznych przyjęć do S.J. spośród absolwentów kursu eliminacyjnego.

Młodzież poniżej lat 16 — a więc nie należąca do P.O. „Służba Polsce" i ZMP — będzie odbywała kursy pracy morskiej w ramach PCWM.

2. Do Szkoły Morskiej w Szczecinie będą przyjęci tylko absolwenci Szkoły Jungów i marynarze z PMH i M. Woj.

3. Do Szkoły Morskiej w Gdyni będą przyjęci absolwenci kursu eliminacyjnego z ukończonym gimnazjum mechanicznym, a w miarę wolnych miejsc — absolwenci gimnazjum ogólnokształcącego. (W r. szk. 1950/51 będzie obowiązywało ukończenie Szkoły Jungów).

4. Kandydaci do Szkół Morskich w roku szkolnym 1950/51, posiadający małą maturę, będą przyjęci w r. szk. 1949/50 na drugi rok Szkoły Jungów i będą mogli kandydować do obu szkół morskich po ukończeniu Szkoły Jungów.

Droga do zawodu oficera PMH dla nie posiadających tzw. „małej matury" nie jest zamknięta. W ramach Szkoły Jungów każdy zdolny uczeń będzie uzupełniał swoje wykształcenie do poziomu, wymaganego przez PSM. Ma to na celu stworzenie młodzieży biedniejszej warunków, umożliwiających jej dalsze kształcenie w obranym zawodzie.

Szczegółowe warunki, którym powinni odpowiadać kandydaci do szkolnictwa morskiego zostaną podane w jednym z następnych „Żeglarzy".

ŻYCIE PORTÓW

PORTY MORSKIE ZSRR

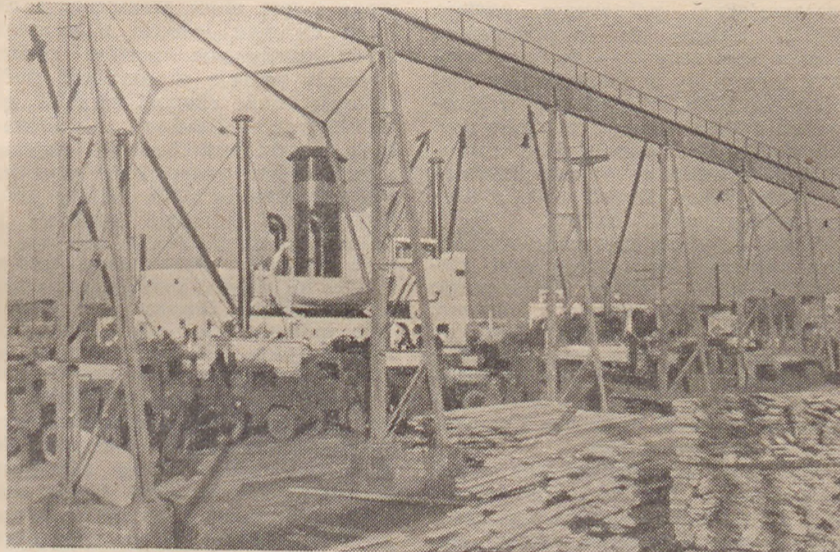
OD REDAKCJI:

W związku z miesiącem zbliżenia kulturalnego polsko-radzieckiego zamieszczamy artykuł o radzieckich portach morskich. Chcemy, aby nasi Czytelnicy, tak żywo interesujący się sprawami Morza — poznali osiągnięcia morskie naszego wielkiego sąsiada i sojusznika.

Na ogromnych wybrzeżach morskich ZSRR pracują setki mniejszych i większych portów. Większość ma znaczenie lokalne wzgl. wewnętrzno-państwowe; liczne są jednak także porty wielkie, ważne w żegludze ogólnoświatowej. Do tych ostatnich należą: Archangielsk i Murmańsk na Północy; Leningrad, Ryga i Kaliningrad nad morzem Bałtyckim; Odessa, Chersoń, Noworossyjsk, Sewastopol i Batum nad morzem Czarnym; Astrachań nad morzem Kaspijskim i Władywostok nad Oceanem Spokojnym. Większość wymienionych portów została w czasie ostatniej wojny zniszczona w poważnym stopniu i wymagała wielkiego nakładu pracy przy odbudowie. Ofiarny wysiłek radzieckich ludzi morza dźwignął z ruin zniszczone porty, które już obecnie przekraczają znacznie liczby przedwojennych przeładunków, przewyższając wydatnie przewidywane obroty. Dzieje się to dzięki wprowadzeniu coraz to nowych ulepszeń technicznych, dzięki zastosowaniu masowych zmechanizowanych i automatycznych urządzeń przeładunkowych oraz zwiększeniu wydajności pracy. Wielką rolę w ożywieniu portów odegrały również liczne odbudowane wzgl. nowowybudowane linie komunikacyjne lądowe i wodne, łączące je z zapleczem a często także z innymi portami.

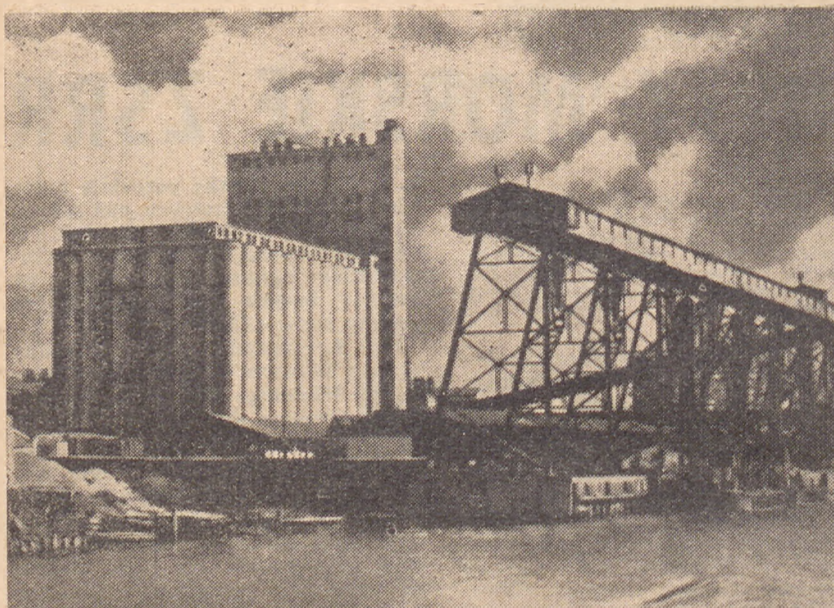
Najważniejszym portem radzieckim jest zasadniczo LENINGRAD leżący nad Bałtykiem, a ściślej mówiąc nad Zatoką Fińską. Położenie to, obok wielu zalet, ma jednak jedną, mocno ujemną stronę, a mianowicie to, że Zatoka Fińska pozostaje przez wiele miesięcy zimowych pod lodem. Okoliczność powyższa utrudnia w wielkim stopniu rozwój portu leningradzkiego ograniczając jego rolę na korzyść innych nie zamarzających portów radzieckich.

Port Leningradu został założony wraz z miastem Petersburgiem przez Piotra Wielkiego w r. 1703. Powstał on na obszarze dogodnym jeśli chodzi o położenie geograficzne, ale bardzo bagnistym. To też wiele pracy włożono, nim po przekopaniu licznych kanałów udało się osuszyć teren pod port. Za czasów carskich port leningradzki nie uległ dalszej znaczniejszej rozbudowie i przetrwał do wybuchu Rewolucji w stanie mało różniącym się od okresu Piotra I. Rząd radziecki docenił w pełni rolę Leningradu urzeczywistniając śmiałe projekty Piotra Wielkiego i rozbudowując port według najnowszych metod. W ciągu trzech pięciolatek zdołano port zmodernizować i przystosować do nowych potrzeb zaplecza. Wybudowanie kanału Białomorskiego otworzyło nową erę dla Leningradu, który uzyskał w ten sposób również wyjście na morze Białe.



Fragment portu drzewnego w Leningradzie

Port leningradzki skupia przede wszystkim gros obrotów morskiego handlu zbożem i drzewem na Bałtyku. Poważną pozycję w obrotach stanowią też artykuły przemysłowe, skóry itd. Szereg linii regularnych pasażerskich i towarowych łączy dziś Leningrad z najważniejszymi portami całego świata. Miesięczne obroty portu sięgają miliona ton. W ramach obecnej pięciolatki przewiduje się podwojenie liczby przeładunków rocznych. Osiągnie się to dzięki dalszej modernizacji i rozbudowie portu oraz założeniu nowych linii żeglugowych, obsługiwanych przez własne statki.



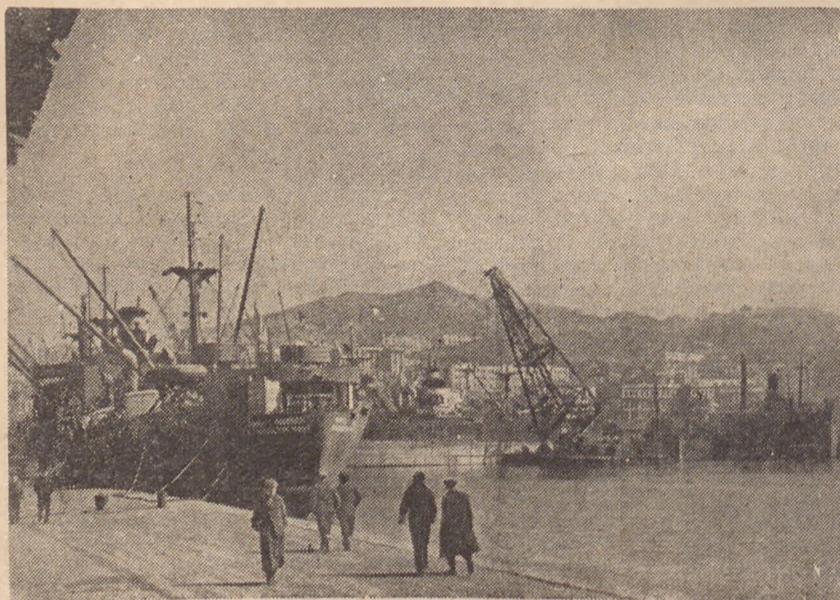
Wielki silos zbożowy w Chersoniu

Ważnym portem na północy ZSRR jest MURMAŃSK położony nad morzem Białym. Jest on obok Kaliningradu (Królewiec) jedynym niezamarzającym północnym portem ZSRR. Skupia się tu przeważnie handel surowcowy — fosfaty, apatyty i rudy — w jakie bogaty jest półwysep Kola. W czasie wojny Murmańsk odegrał wielką rolę jako port wwozowy dla materiałów wojennych i żywności ze Stanów Zjednoczonych. Mimo silnych ataków niemieckich został obroniony.

Nieco dalej na północny-wschód, nad ujściem Dźwiny, leży port ARCHANGIELSK, który dokonywuje głównie przeładunków drzewa, zbóż i skór, w które bogate jest jego nad ujściem Dźwiny, leży port ARchangielsku są punktami wyjściowymi Wielkiej Drogi Północnej wiodącej Północnym Oceanem Lodowatym do Władywostoku.

Nad morzem Czarnym leży wielki port radziecki ODESSA, przewyższający Leningrad pod względem obrotów. Bogate i połączone dogodnymi drogami zaplecze Ukrainy daje temu portowi dobre perspektywy rozwojowe. Ogniskuje on też większą część radzieckiego eksportu zbożowego i jest obok Montrealu i Nowego Orleanu jednym z największych zbożowych portów świata. Niemałą pozycję w obrotach portu zajmuje także eksport owoców południowych z Kaukazu i Krymu. Port odesski jest bodajże najstarszym portem radzieckim, gdyż powstał jeszcze na kilka wieków przed Chrystusem w czasie istnienia tu kolonii greckiej. Już wtedy był to port zbożowy. Dziś Odessa jest na drodze ku dalszej rozbudowie. Obroty miesięczne Odessy przekraczają dwa miliony ton i ciągle wzrastają. Już w roku 1946 przekroczony został poziom przeładunków sprzed wojny. Zmechanizowanie portu jest trzy razy większe, a urządzeń przeładunkowych było na początku 1948 roku trzy razy więcej niż przed wojną. Wychodzą stąd liczne linie żeglugowe, między innymi do Nowego Jorku, gdzie pływa największy radziecki transatlantyk „Rosja". Linie żeglugowe łączą też Odessę z Dalekim Wschodem, między innymi i z Władywostokiem.

Fragment portu we Władywostoku



Poza Odessą pracują nad Morzem Czarnym inne, mniejsze porty radzieckie: Chersoń, Sewastopol, Batum oraz Noworossyjsk. CHERSOŃ, leżący u ujścia Dniepru jest podobnie jak Odessa portem zbożowym. Prócz tego przez port ten przechodzą ładunki węgla, rudy i cementu. SEWASTOPOL jest w zasadzie portem wojennym oraz twierdzą morską i większej roli w handlu nie odgrywa. Słynny jest z bohaterskiej obrony przeciw Niemcom, która trwała 250 dni. NOWOROSSYJSK również nie może konkurować z Odessą mimo, że jego obroty handlowe, obliczone raczej na rynek wewnętrzny, ciągle wzrastają. Natomiast port BATUM posiada duże znaczenie, a to głównie dzięki rurociągowi naftowemu, który go łączy z Baku, wielkim ośrodkiem naftowym na Kaukazie. Nic też dziwnego, że w batumskim porcie najczęściej spotykanymi statkami są zbiornikowce, pobierające tu ropę przeznaczoną na eksport wzgl. do innych republik ZSRR.

Morze Kaspijskie jest raczej ogromnym jeziorem, to też port ASTRACHAŃ trudno uważać za port morski. Leżąc jednak u ujścia Wołgi odgrywa on poważną rolę w obrotach żeglugi śródlądowej. Ogniskuje zwłaszcza handel rybny i solny. Z Astrachania wychodzą liczne statki zarówno w górę Wołgi jak i na morze Kaspijskie. Odbywa się tu handel zagraniczny z Persją, leżącą na południowym brzegu morza Kaspijskiego. Port astrachański, według długofalowego planu gospodarczego, ma być jednak zlikwidowany, gdyż planuje się osuszenie morza Kaspijskiego, co da bogate obszary do eksploatacji. Jest to jednak kwestia dobrych kilkudziesięciu lat. Osuszenie nastąpiłoby na skutek skierowania Wołgi na pustynne obszary radzieckiej Azji Środkowej, które w ten sposób zostałyby nawodnione.

Trzecim co do wielkości portem radzieckim po Odessie i Leningradzie jest WŁADYWOSTOK, leżący nad Oceanem Spokojnym. To położenie stwarza wielkie perspektywy rozwojowe dla portu. Posiada on również wielkie i bogate zaplecze, nieomal całą azjatycką część ZSRR. Port Władywostok posiada wiele dalekosiężnych linii żeglugowych, łączących go zarówno z Europą i zachodnimi portami radzieckimi, jak i portami obu Ameryk, Chinami, Sachalinem oraz Kamczatką. Jest on również portem krańcowym Wielkiej Drogi Północnej. Władywostok jest portem przyszłości, chociaż już dziś zajmuje on poczesne miejsce wśród portów Dalekiego Wschodu, zwłaszcza po wyeliminowaniu konkurencji portów japońskich. Nie jest on jeszcze w pełni wykorzystany i wymaga wielkiego wkładu środków i pracy. W planach gospodarczych zajmuje też Władywostok szczególną pozycję, gdyż z jego rozwojem wiąże się rozwój gospodarczy ogromnego zaplecza.

Józef Wójcicki

Rzeczoznawca awaryjny



Sprawne funkcjonowanie portu zależne jest od pracy wielkiego zespołu ludzi, którzy umożliwiają działanie skomplikowanego aparatu obsługi przebywających w porcie statków.

Szybkie i dokładne załatwianie wszystkich spraw związanych z przybyciem statku do portu, wyładunkiem towarów i wysłaniem ich w głąb kraju wymaga daleko idącej specjalizacji i odpowiedniego podziału pracy.

Makler, jako przedstawiciel armatora, załatwia sprawy związane z postojem statku w porcie, jak opłaty w Kapitanacie Portu, uzyskanie nowego ładunku na drogę powrotną statku itp. Firma spedycyjna zajmuje się dostarczeniem towarów ze statku do miejsc przeznaczenia w głębi kraju, shipchandler zaopatruje statek w potrzebny prowiant. Cóż się jednak stanie, jeżeli przywiezione towary będą uszkodzone lub ilość ich będzie niezgodna z konosamentem? Wywołać by to mogło długie spory, konieczność powołania komisji dla stwierdzenia wielkości powstałych szkód, długą korespondencję między eksporterem a importerem, słowem dużo kosztów i jeszcze większą stratę czasu, który w porcie jest wyjątkowo cenny.

Dla badania szkód powstałych w towarach w czasie transportu powołany jest specjalny rzeczoznawca, zwany również komisarzem awaryjnym. Rzeczoznawca taki, zaprzysiężony jest przez Izbę Przemysłowo-Handlową. Musi on być nieskazitelnie uczciwy, gdyż jego atesty, są podstawą do dalszego prowadzenia spraw związanych z uszkodzeniem towaru, oraz opierając się na jego orzeczeniach towarzystwa ubezpieczeniowe wypłacają odszkodowania. Z uwagi na wielką różnorodność badanych spraw, rzeczoznawca awaryjny musi posiadać rozległą wiedzę i dokładną znajomość swojej pracy. Międzynarodowa umowa, zawarta przez Izby Handlowe różnych państw, pozwala na wystawianie atestów, które są uznawane na całym świecie.

Najlepiej jednak poznamy pracę rzeczoznawcy awaryjnego, jeżeli przyjrzymy się jej z bliska. Przenosimy się więc do jego kancelarii. Stojący na biurku telefon dzwoni:

— Słucham... tak... w Magazynie V... jadę do Panów...

Telefonowała firma ,,Unia", zawiadamiając o uszkodzeniu dostarczonego im towaru. Proszą o zbadanie szkody i wystawienie atestu.

Udajemy się na teren portu, gdzie w magazynie znajduje się uszkodzony towar. Wchodząc do magazynu, wielkiego kilkupiętrowego budynku, czujemy zapach kawy. Kilkaset worków tego aromatycznego towaru przywiózł parę dni temu z Brazylii polski statek ,,Gen. Walter". Na następnym piętrze wydaje się nam, że znaleźliśmy się nagle w ogromnej owocarni; cała komora zastawiona jest skrzyniami pomarańcz.

Dochodzimy wreszcie do miejsca, gdzie złożono towary, które w ciągu najbliższych godzin stanowić mają obiekt naszego zainteresowania. Spotykamy tam przedstawiciela firmy ,,Unia", który wręcza nam konosament, fakturę oraz odpis polisy ubezpieczeniowej.

Zaznajamiamy się pokrótce z całą sprawą. Angielski statek ,,Baltavia" przywiózł z Londynu żarówki. Część z nich w drodze została skradziona, na co wskazuje porwane

RZECZOZNAWCA AWARYJNY: zaprzysiężony specjalista od ustalania wysokości szkód, powstałych w towarach w czasie ich przewozu. Również — specjalista od określania uszkodzeń jednostek pływających. W artykule mowa jest o rzeczoznawcy od uszkodzeń towarów.

KONOSAMENT: dokument przewozowy w transporcie morskim. Zawiera dane dotyczące wysyłanego towaru, jego ilość, rodzaj, port załadunku i przeznaczenia oraz nazwę statku, którym towar został wysłany.

ATEST AWARYJNY: dokument wystawiony przez rzeczoznawcę awaryjnego, stwierdzający rodzaj uszkodzenia towaru, ilość i wartość uszkodzonego lub brakującego towaru, oraz przyczyny powstania szkody.

POLISA: (nie mylić z pelisą). Dokument wystawiony przez towarzystwo ubezpieczeniowe, potwierdzający ubezpieczenie towaru. W polisie wymieniona jest wartość towaru, wysokość sumy do której towar został ubezpieczony, port załadowania i wyładowania oraz rodzaj ryzyka, od którego ubezpieczono towary (od ognia, kradzieży, zepsucia, stłuczenia itp.). W wypadku powstania szkody przewidzianej w warunkach ubezpieczenia, właściciel towaru otrzymuje odszkodowanie.

F.O.B.: ,,Free on board". Skrót oznaczający cenę za towar w miejscu załadowania. Oznacza to, że przewóz towaru odbywa się na koszt i ryzyko odbiorcy.

C.I.F.: ,,Coast insurrance and freight". Cena towaru na miejscu przeznaczenia. Koszt i ryzyko transportu ponosi dostawca. Terminy C.I.F. i F.O.B. używane są w handlu i transporcie morskim.

opakowanie. Należy ustalić ilość brakujących sztuk, oraz okoliczności towarzyszące powstaniu szkody.

Żarówki opakowane są w kartony po kilkadziesiąt sztuk. Kilkanaście kartonów złożonych razem znajduje się w drewnianej klatce. Przystępujemy do przeliczania. Każda klatka jest numerowana, a w fakturze mamy podane, ile powinna zawierać towaru.

Robotnicy magazynowi przynoszą kartony, które wydają przy tym charakterystyczny chrzęst szkła, część więc żarówek uległa również potłuczeniu.

W pierwszym kartonie wszystko w porządku. W następnym też. Liczymy dalej — zgadza się. Wreszcie klatka uszkodzona. Deski są w paru miejscach oderwane, kartony porozrywane, żarówek brakuje. W następnym kartonie kilka żarówek stłuczonych. Notujemy brakujące ilości i sprawdzamy dalej. Część kartonów jest zamoczonych. Widocznie luki pokładowe nie były dostatecznie uszczelnione i woda morska, przelewająca się przez pokład dostała się do ładowni. Dobrze, że to żarówki, którym woda nie szkodzi, gdyby to były pomarańcze lub kawa, część przesyłki byłaby zniszczona. Jednak nawet uszkodzenie kartonów stanowi pewną stratę, gdyż należy je zmienić. Liczymy w dalszym ciągu, a rzeczoznawca awaryjny starannie notuje: w klatce P.Y. 2143 — tyle żarówek brakuje, tyle stłuczonych, tyle opakowań zniszczonych. Po przeliczeniu całości udajemy się z powrotem do kancelarii, gdzie rozpoczyna się dalszy ciąg pracy.

Na podstawie posiadanych materiałów należy teraz sporządzić atest awaryjny, ustalić okoliczności i przyczyny powstałej szkody, oraz ustalić jej wysokość. Warunki zawarte w polisie pozwolą stwierdzić, kto poniesie stratę: importer, eksporter — czy też towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaci odszkodowanie. Jeżeli towar wysłany był ,,F.O.B. Londyn", to znaczy, że przewóz odbywał się na koszt i ryzyko odbiorcy; jeżeli ,,C.I.F. Gdynia" — to odpowiedzialność ponosi wysyłająca firma w Londynie, oczywiście w wypadku, gdyby przesyłka nie była ubezpieczona.

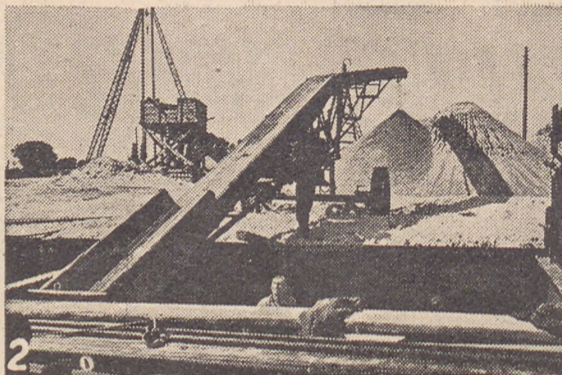
Towar przez nas badany był wysłany F.O.B. Londyn i ubezpieczony od wszelkich strat powstałych podczas przewozu z Londynu do Gdyni.

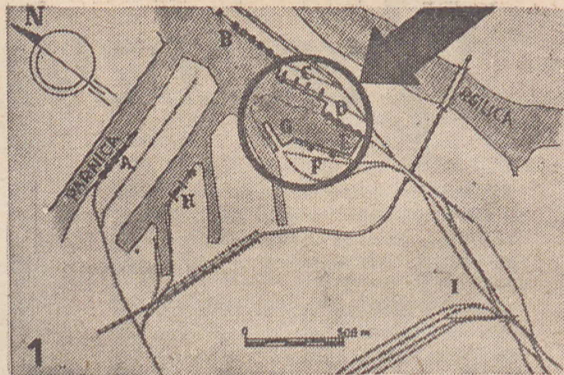
Komisarz awaryjny wystawia atest w języku angielskim, gdyż zostanie on wysłany do Londynu i na jego podstawie towarzystwo ubezpieczeniowe wypłaci odszkodowanie w wysokości ustalonej przez rzeczoznawcę.

W wypadku, gdyby powstałe szkody nie były przewidziane w polisie ubezpieczenio-

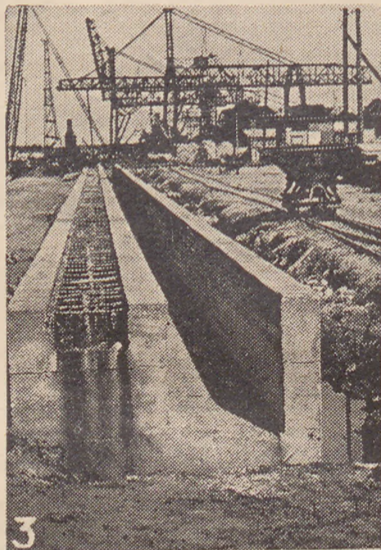
(dokończenie na str. 39)

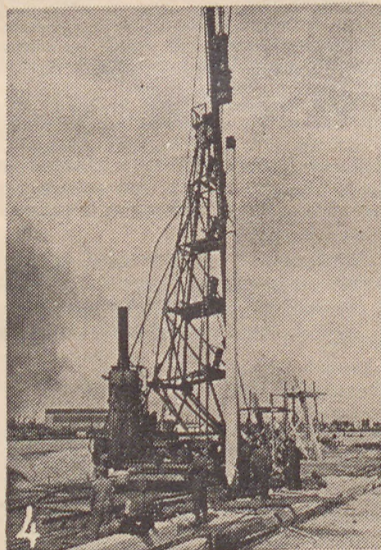
SZCZECIN


2



1


3


4

ROZBUDOWA PORTU

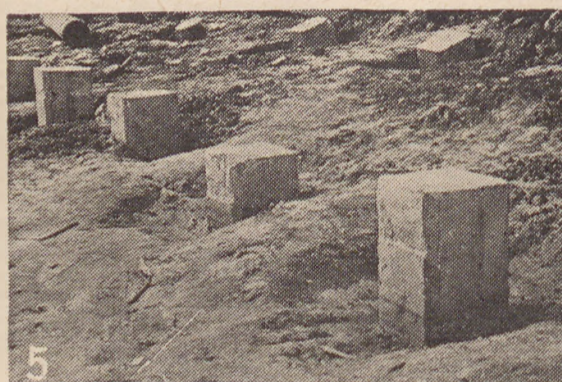
W Planie Gospodarki Narodowej ogromną rolę odgrywa węgiel. Jest on podstawą naszego wywozu i wszelkie inwestycje mające na celu umasowienie transportu i przeładunku eksportowego węgla — należą do zadań najpilniejszych i najbardziej istotnych.

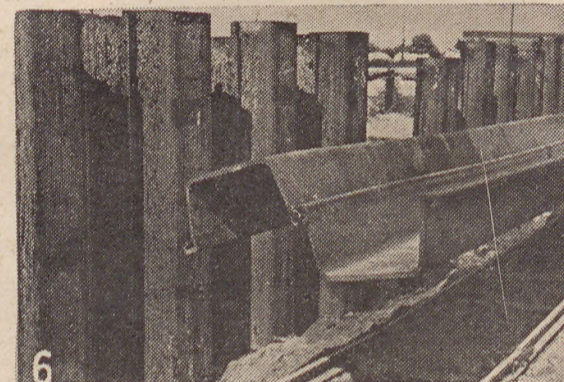
Przewidziane jest, iż Szczecin w roku 1949 przeładuje ponad 5 milionów ton węgla. Aby mógł on tego dokonać — rozbudowywuje się pośpiesznie wielkim nakładem kosztów i środków technicznych — szczeciński Port Centralny, mający być głównym ośrodkiem przeładunków masowych (rys. 1). Poza odbudową i modernizacją nabrzeży już istniejących — wykonywany jest zupełnie nowy, wielki, bogato wyposażony basen — przewidziany wyłącznie dla eksportu węgla. Budowa basenu węglowego w Szczecinie jest obecnie największym tego rodzaju przedsięwzięciem w Europie. Basen zostanie oddany do użytku w połowie przyszłego roku, co jest rewelacją techniczną i organizacyjną, zważywszy iż prace w terenie rozpoczęto w ostatnich miesiącach zeszłego roku.

Trzynastego stycznia br. zafundamentowano w nowobudujące się nabrzeża pierwszy pal systemu Franki. Pale te, obliczone na duże obciązenie — stanowić mają podstawę torów poddźwigowych. Tego rodzaju konstrukcje są tu konieczne ze względu na to, iż teren budowy pokryty jest 8—9 metrowym pokładem torfu, pod którym dopiero znajduje się nośna warstwa gruntu. Z tego samego powodu konstrukcja samych nabrzeży jest specjalnego typu i składa się ze stalowych elementów ścianki szczelnej Larssena, wspartej na specjalnym ruszcie skonstruowanym z żelbetonowych pali. Długość nowobudowanych nabrzeży wyniesie około 1000 metrów. Aby pracy tej dokonać należy wbić 2500 elementów ścianki Larssena oraz ponad 3000 pali żelbetonowych, długich na 16 metrów każdy i ważących po 5 i pół tony. Scianke Larssena sprowadzamy z Czechosłowacji, pale żelbetonowe produkowane są na specjalnych drewnianych podłogach, na miejscu budowy.

Roboty czerpalne, których zadaniem jest wykonanie samego basenu i doprowadzenie go do głębokości 9 metrów prowadzone są intensywnie przez całą flotyllę pogłębiarek. Znajduje się wśród nich m. in. świeżo przybyła z Holandii nowoczesna jednostka „inż. Bukowski". Ogółem w ramach budowy nowego basenu wyczerpać należy ponad milion metrów sześciennych ziemi!

Zespół urządzeń przeładunkowych Portu Centralnego przedstawiać się będzie w przyszłym roku następująco: Na nabrzeżu Lubliniecklm nad Parnicą (rys. 1 — A) pracować będą conajmniej trzy 7 tonowe dźwigi bramowe. Dwa z tych dźwigów zostały już zmontowane. W latach następnych przewidziane jest postawienie dalszych trzech. Na nabrzeżu Katowickim (B), będącym przedwojennym nabrzeżem węglowym Szczecina — uruchomionych zostanie sześć dźwigów 7 tonowych o dużej rozpiętości portali. Istniejące tu trzy poniemieckie 5-tonowe dźwigi mostowe przeniesione zostaną na nabrzeże Górnośląskie (II) i tam oddane do eksploatacji. Prócz nowych dźwigów portalowych pracować będzie na nabrzeżu Katowickim odbudowana poniemiecka wywrotnica wagonowa. Sąsiadujące z Katowickim — nabrzeże Chorzowskie (C), tak zresztą jak i przed wojną, przeznaczone jest dla wyładunku rudy. Istnieją tu dwa 15-tonowe dźwigi mostowe, które — uzupełnione dwoma nowymi dźwigami mostowymi 7-tonowymi oraz czterema zasobnikami — całkowicie zaspo-


5


6





CENTRALNEGO

koją potrzeby zarówno naszego jak i czeskiego importu rudy.

Wschodnie nabrzeże nowobudowanego basenu (D) uzbrojone zostanie grupą czterech 7-tonowych dźwigów portalowych. Nabrzeże południowe (E) będzie miało konstrukcję typu lekkiego i nie przewiduje się na nim żadnych urządzeń przeładunkowych. Na nabrzeżu zachodnim (F) ustawione zostaną po remoncie i przeróbce dwie wywrotnice wagonowe przeniesione z rozmontowanej fabryki benzyny syntetycznej w Policach pod Szczecinem. Na pirsie (G) stanowiącym zakończenie nabrzeża zachodniego — przewiduje się zainstalowanie nowoczesnego urządzenia wywrotniczo - taśmowego, zamówionego w Stanach Zjednoczonych. Wracając do nabrzeża wschodniego, wg nowych projektów ma być tu ustawiona znacznie większa ilość dźwigów, w tym część produkcji krajowej, część czechosłowackiej.

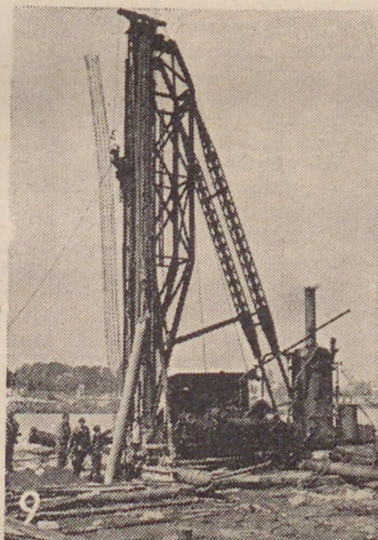
Ważnym i istotnym uzupełnieniem rozbudowywanego Portu Centralnego w Szczecinie — jest ogromna kolejowa stacja rozrządowa, nad którą prace przebiegają równolegle do robót przy nabrzeżach i dźwigach. Tereny pod nową stację rozrządową (I) są wielkim, 200-hektarowym bagniskiem, głębokim na 8 m. Trzęsawiska zasypuje się piaskiem, częściowo przywożonym, częściowo refulowanym przez pogłębiarki. Zastosowanie buldozerów znacznie przyśpieszyło tempo pracy. Do roku przyszłego stacja rozrządowa posiadać będzie 36 torów, nieco później — 60. Żadna inna inwestycja kolejowa w Polsce nie była dokonywana w tak wielkim rozmiarze, w tak ciężkich warunkach i tak krótkim terminie. Pomimo to stacja rozrządowa rozpocznie pracę na czas, razem z nowobudowanym basenem i zmodernizowanymi nabrzeżami starymi. Plan przewidywanych na rok przyszły przeładunków węgla — zostanie przez port szczeciński wykonany. Pełna zapału i twórczej inicjatywy praca polskich robotników, techników oraz inżynierów — jest tego najlepszą gwarancją.



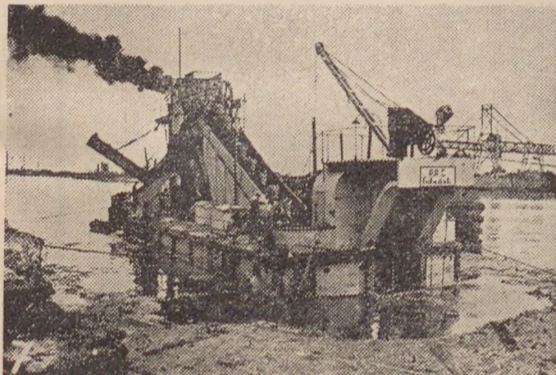
FOTOREPORTAŻ Z BUDOWY NOWEGO BASENU WĘGLOWEGO W SZCZECINIE

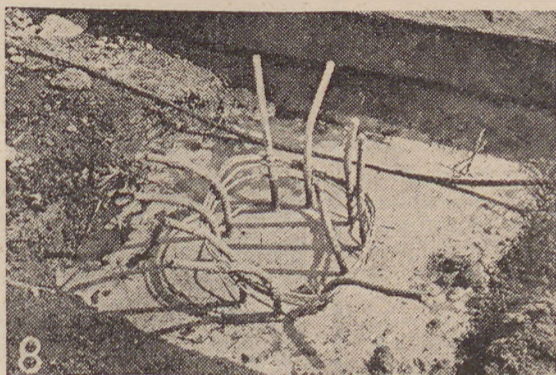
2) Wyładunek z barki, przy pomocy transportera — żwiru służącego do fabrykacji pali żelbetonowych.
3) Gotowa ława fundamentowa pod tory poddźwigowe, na wschodnim nabrzeżu nowego basenu.
4) Wbijanie przy pomocy młota parowego 16-metrowych pali żelbetonowych.
5) Fragment rusztu palowego czyli grupy wbitych już w ziemię pali żelbetonowych.
6) Ścianka szczelna Larssena. Na pierwszym planie dwa elementy przewożone na lorze, na drugim — ścianka gotowa.
7) Roboty czerpalne: pogłębiarka „Małż" przy pracy.
8) Świeżo zafundamentowany pal systemu Franki.
9) Wpuszczanie w ziemię zbrojenia (konstrukcji z prętów stalowych) stanowiącego rdzeń palu Franki.
10) Wysadzanie w powietrze przeszkód naturalnych na obszarze przyszłej stacji rozrządowej.
11) Dla wykonania nasypów pod tory stacji rozrządowej trzeba zwieźć i rozrzucić 1 250 000 m. sześć. ziemi.
12) Buldozer przy pracy — zasypywanie trzęsawiska.

(wszystkie zdjęcia K. Komorowski)



1948





STATKI I ŻEGLUGA

s/s „LECH" ZATONĄŁ

Polska Flota Handlowa poniosła bolesną stratę. Pierwszego października zatonął na skutek najechania na minę — s/s „Lech". Katastrofa nastąpiła w okolicy portu Gedser, u południowo-wschodniego cypla wyspy Falster. Cała załoga oraz wszyscy pasażerowie zostali uratowani.

Niezwłocznie po zatonięciu „Lecha" na miejsce katastrofy udała się na pokładzie holownika „Herkules" ekipa z wydziału holowniczo-ratowniczego GALu, która stwierdziła po zbadaniu wraku, iż pomimo ciężkich uszkodzeń statek nadaje się do podniesienia i remontu. „Lech" zostanie wydobyty z nadejściem wiosny, gdyż obecnie okres burzliwej pogody uniemożliwia wszelką akcję.

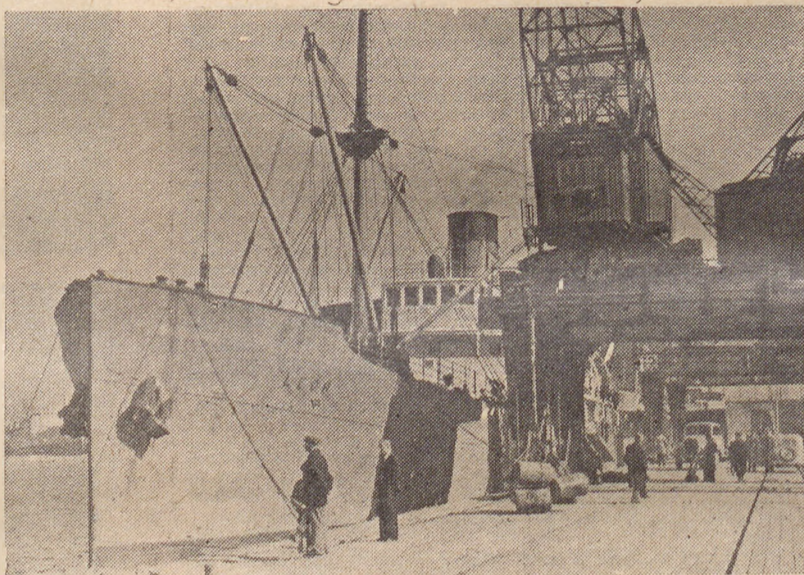
Tak jak każdego co drugiego czwartku wyszliśmy w nasz zwykły rejs do Londynu. Była bodaj druga popołudniu kiedy „Lech" oddał cumy i sam, bez pomocy holownika odszedł od nabrzeża.

Gdy w godzinę później skończyłem zmywanie talerzy i wytknąłem głowę z kredensu żeby na powietrzu wypalić papierosa — statek znajdował się już na trawersie helskiego cypla. Gdynia znikała zwolna za rozsłonecznionym horyzontem. Pomimo dość silnego wiatru — było ciepło, jasno i przyjemnie. Ostatni dzień września starał się zostawić po sobie miłe wrażenie. Pamiętam, zacząłem obliczać ile ja to już razy mijałem na „Lechu" helską latarnię i wyszło mi że 24, bo od kwietnia tj. od chwili mojego zamustrowania — machnęliśmy 12 rejsów do Londynu i spowrotem, co dwa tygodnie jeden: W czwartek popołudniu wychodziliśmy z Gdyni, w piątek wieczorem byliśmy zwykle w Kanale Kilońskim a w niedzielę na wieczór — w Londynie. Stawaliśmy zawsze w centrum miasta, na Tamizie tuż za mostem Tower. Po czterech dniach postoju, wyładowawszy nasze polskie bekony, jajka czy łososie i zabrawszy na ich miejsce przeróżne aparaty precyzyjne, maszyny, motory, auta itp. — wychodziliśmy w podróż powrotną. Zwykle w jedną jak i w drugą stronę mieliśmy na pokładzie poza ładunkiem i pocztą — komplet pasażerów: 12 osób. Opuszczając Londyn w czwartek — na niedzielę wieczór byliśmy w Gdyni. Tu znowu cztery dni pobytu i spowrotem — do Londynu. Trochę tak jak tramwaj.

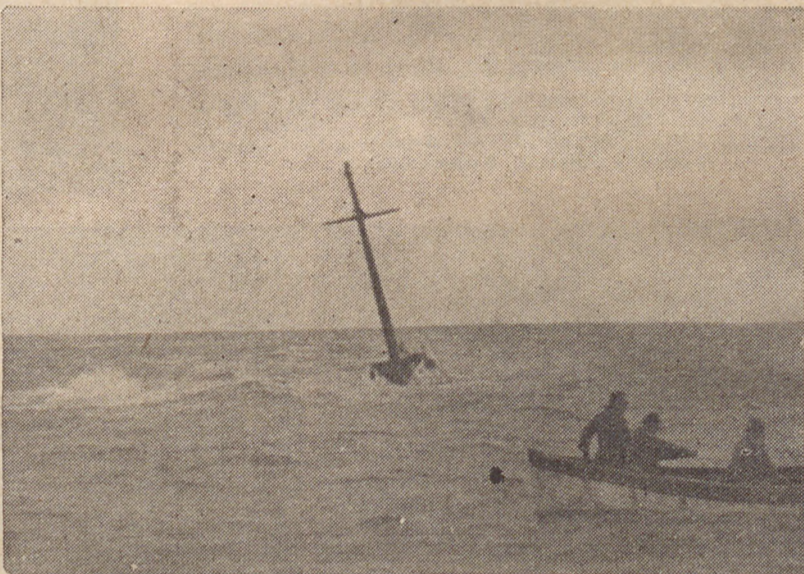
Zato pływało się bardzo przyjemnie bo to i trasa ciekawa, i w domu często, kapitan morowy a załoga zgrana. Prócz Kapitana, który na „Lechu" pływał jeszcze w czasie wojny, w konwojach — było nas trzydziestu: trzech oficerów nawigacyjnych, czterech oficerów — mechaników, jeden radiooficer, jeden ochmistrz — intendent, bosman, trzech starszych i trzech młodszych marynarzy, sześciu palaczy, smarownik, trymer, kucharz, dwóch stewardów i nas chłopców — trzech, pecewuemiaków. Trymer też był z PCWM, z pierwszego turnusu.

No, ale miałem opowiadać o naszym ostatnim rejsie. W dniu wyjścia z Gdyni nie zaszło nic ciekawego. Jak zwykle w dwie godziny po ominięciu Helu znaleźliśmy się na wysokości Rozewia i jak zwykle wzięliśmy stamtąd kurs na Bornholm, aby obejść go od Północy. Tragedia zdarzyła się dopiero nazajutrz — w piątek, pierwszego października.

Wstałem, jak zawsze w morzu, o 6.30 i poszedłem do kredensu przygotować śniadanie dla oficerów i pasażerów. Zagotowałem w baniaku wodę na herbatę i kawę, przygotowałem chleb i masło, zbudziłem kucharza oraz stewardów. O wpół do ósmej podano śniadanie do messy — jajecznicę, chleb, masło i marmeladę. Dzień potoczył się szablonowo: pomyłem naczynia po śniadaniu, posprzątałem korytarz i wytrzepałem chodnik. Przyszedł bosman i polecił mi wyszorować korytarz dokładnie mydlikiem — bo go chce jeszcze przed Londynem pomalować. Obiecałem, że zrobię to po południu. Koło 10-ej wymknąłem się do



s/s „Lech" w porcie gdyńskim



Miejsce katastrofy — z wody sterczy przedni maszt „Lecha".

swej kabiny na rufę, uciąć godzinną drzemkę. Kiedy wracałem spowrotem do kredensu przygotować talerze do obiadu — słońce świeciło pięknie, w oczach susząc świeżo wyszorowany pokład. Bornholm już dawno pozostawiliśmy z lewej burty. Szliśmy teraz na południowo - wschodni cypel wyspy Falster.

Obiad zjedliśmy o pierwszej. Pogoda poczęła się psuć — słońce znikło za chmurami, wiatr był coraz silniejszy. Pozmywałem talerze i zabrałem się do szorowania korytarza. Heniek — chłopiec kuchenny, kolega z PCWM — skrobał w kuchni szczupaki na kolację. Zachciało mi się papierosa, a że nie miałem ognia wyszedłem przypalić do bosmana, który malował nawiewniki. Kiedy wyrzucałem niedopałek za burtę, machinalnie spojrzałem na zegarek — była 2.15. Westchnąłem na myśl o czekających mnie szczotkach i mydlinach — poczem ruszyłem spowrotem do korytarza.

Zanim jednak dałem pierwszy krok — statek uniósł się nagle rufą do góry, zatrząsł się, po burtach poszedł ciemny dym a powietrzem targnął silny, głuchy huk. Rzuciło mną o pokład. Nim zdążyłem pozbierać kości rufa opadła spowrotem na fale, poczem momentalnie zaczęła się zanurzać. Z czwartego luku poprzez pozrywane wybuchem deski i brezenty — trysnęła na pokład woda.

To, co się potem działo — przypominało wycinek z sensacyjnego, błyskawicznie wyświetlanego filmu: Z komina buchnęła zmieszana z dymem para, wypuszczona z kotłów przez wachtowego mechanika. Żeby nie jego przytomność umysłu wylecielibyśmy zapewne w powietrze. Jednocześnie zaczęła wyć nasza syrena i ryczała dopóki wystarczyło pary. Kapitan, który spał w chwili wybuchu — wpadł na mostek wraz z pierwszym oficerem. Ten ostatni widocznie również porwał się z koji, bo był jedynie w koszuli i kąpielówkach. Uratować statku już się nie dało. Przez ogromną dziurę w prawej burcie woda zalała obydwie tylne ładownie i poprzez uszkodzony tunel wałowy dostała się do maszynowni i kotłowni. Obsługa musiała je opuścić. „Lech" zanurzał rufę coraz bardziej, przechylając się jednocześnie na prawą burtę. Radio nie działało — na skutek wybuchu popękały lampy. Do brzegu było zresztą niezbyt daleko — w oddali majaczyły kontury wyspy Falster.

Rzuciliśmy się do szalup ratunkowych. Migiem zerwano brezenty. Spuszczanie łodzi utrudniała fala i zwiększający się stale przechył statku. Po chwili jednak obydwie prawoburtowe szalupy — nr 1 i nr 3 — znalazły się na wodzie. Zabrały one większość pasażerów, w tym dwoje dzieci, oraz część załogi. Zostało nas jeszcze na pokładzie 13 załogi, 3 pasażerów oraz Kapitan. Spuściliśmy z kolei szalupę nr 4, znajdującą się na lewej burcie. Chciałem w międzyczasie dotrzeć do swojej kabiny na rufę — zabrać choćby dokumenty — było jednak już zapóźno. W momencie gdyśmy wsiadali do szalupy — rufowa część pokładu znajdowała się pod wodą. „Lech" tonął coraz szybciej. Ostatni wskoczył do szalupy Kapitan, którego siłą ściągnięto z mostku. Odbiliśmy. Była godzina 2.25.

W kilkanaście minut później ponad powierzchnią widoczne były jedynie — fragment dziobu, kawałek komina oraz maszty. Oddaliliśmy się ok. 500 metrów od statku i przywoławszy pozostałe szalupy — policzyliśmy się. Bogu dzięki nie brakowało nikogo, choć wybuch poturbował dotkliwie kilkanaście osób, szczególnie z pośród załogi maszynowej.

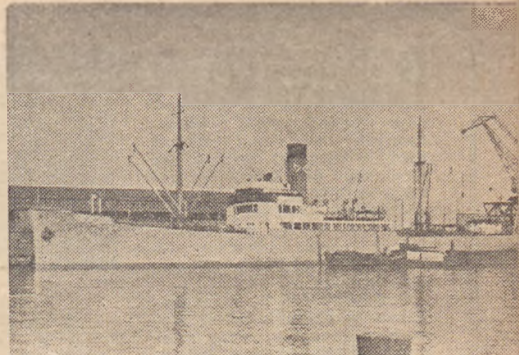
Na pomoc nie czekaliśmy długo. Wkrótce zjawiło się na miejscu wypadku kilka niemieckich kutrów rybackich zaalarmowanych naszą syreną. Wzięto nas na pokład a szalupy na hol. O dziewiątej wieczorem przybyliśmy do duńskiego portu Gedser, gdzie przyjęci zostaliśmy z całą troskliwością. Umieszczono nas w jednym hoteliku, nakarmiono i umożliwiono wysuszenie garderoby. Wkrótce zjawili się w Gedser liczni dziennikarze duńscy i musieliśmy opowiadać im szczegóły katastrofy. Fotografowano nas na wszystkie strony. Specjalnym autobusem zostaliśmy następnie przewiezieni do pobliskiego większego miasteczka, którego nazwy zapomniałem. Otrzymaliśmy tam wygodne kwatery. Zaraz następnego dnia po zatonięciu „Lecha" przybył do nas konsul polski z Kopenhagi oraz przedstawiciel GALu na Danię. Otoczyli nas oni troskliwą opieką. W niedzielę udaliśmy się wszyscy do Kopenhagi, gdzie zamieszkaliśmy grupami w trzech hotelach. Wypłacono nam po 400 koron duńskich oraz wydano kartki na zakup ubrań, palt, bielizny i butów — bo większość załogi miała na sobie jedynie robocze drelichy.

W Kopenhadze zabawiliśmy cztery dni. W czwartek wieczorem tj. w tydzień od wypłynięcia z Gdyni — wyruszyliśmy w drogę powrotną do Kraju. Statkiem udaliśmy się do Malmö w Szwecji, skąd pociągiem, pod opieką przedstawiciela GALu, wyjechaliśmy do Trelleborga. Trasę Trelleborg — Świnoujście przebyliśmy promem kolejowym „Starke", utrzymującym stałą na tym odcinku komunikację. W sobotę rano byliśmy już w Gdyni.

Dostaliśmy od Armatora odszkodowanie za potopione rzeczy a obecnie czekamy zamustrowania. Mamy iść na statki poza obowiązującą kolejką.

Ciekawym bardzo na jakiej łajbie przyjdzie mi teraz pływać. Nie wiem czy będzie tam tak dobrze jak na „Lechu". Bo „Lech" to był morowy statek. Musiała się psiakrew ta mina napatoczyć!

Według relacji członka załogi „Lecha" — chłopca kredensowego ZBIGNIEWA KOZŁOWSKIEGO — spisał MARIAN MILCZEK.



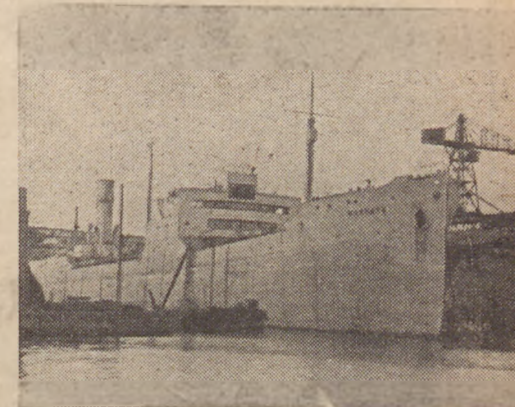
W związku z zatonięciem „Lecha" wyłoniła się n
tychmiastowa konieczność zastąpienia go przez inną je
nostkę. Jak wiadomo „Lech" obsługiwał ważną i oż
wioną linię Gdynia — Londyn. Na linię tę GAL ski
rował s/s „Lublin", pływający dotąd do Hull. „Lublin
podobnie jak to miał „Lech", posiada znaczną część ł
downi chłodzoną i może być z powodzeniem używa
do przewożenia żywności będącej jednym z główny
naszych artykułów eksportowych na tym szlaku. Poł
czenie z Hull będzie również utrzymane — GAL skieru
na tę linię któryś z swoich statków.

Na zdjęciu — s/s „Lublin" w porcie gdyńskim.



W związku z akcją wycofywania ze służby tona
przestarzałego i nierentownego — została przeznaczo
na złom s/s „Nyssa" (r. bud. 1890!). „Nyssę", któ
do niedawna obsługiwała połączenie pomiędzy Gdy
a Göteborgiem, otrzymaliśmy w ramach rewindyka
jednostek pogdańskich (ex „Hafnia") i po remon
eksploatowaliśmy ją od roku 1946 do lata b. r.

Powyższe zdjęcie, z lata b. r., przedstawia „Nyss
wyładowującą skóry przy nabrzeżu Rotterdamskim
Gdyni.



Po ostatnim ze swych długich, kilkumiesię...ych r
sów po ropę do Zatoki Perskiej — nasz wielki zbior
kowiec „Karpaty" zawinął na Stocznię Gdańską, gd
jest obecnie poddawany gruntownemu remontowi.

„Karpaty" wraz z szeregiem zaczarterowanych zbi
nikowców norweskich brały udział w tzw. akcji „R"
w ramach której otrzymaliśmy w ciągu ubiegły
dwóch miesięcy na podstawie umów handlowych z P
sją — znaczne ilości ropy naftowej. Statki z zakupio
ropą przybywały do Gdańska, który posiada najwięks
ilość zbiorników i najwydajniejsze urządzenia do pr
ładunku towarów płynnych.

Aby na przyszłość wyeliminować w transpor
ropy do Kraju pośrednictwo obcych bander — zost
zamówione przez GAL na stoczniach brytyjskich
dwa duże zbiornikowce. Dostawa ich ma nastąpić
ciągu roku 1951. Statki te będą miały po 11 000 DW
długość ich wynosić będzie 135 m a 4 cylindrowe
niki Diesla typu Doxfort o mocy 4250 KM każdy —
pewnią im szybkość ok. 15,5 węzła.

s/s „KOŚCIUSZKO”

Obok „Generała Waltera“, „Kościuszko“ należy do najnowocześniejszych i najładniejszych drobnicowców oceanicznych, wchodzących w skład naszej Floty. Przybył on po raz pierwszy do kraju w połowie czerwca br. po zakończeniu gruntownego remontu a raczej odbudowy, której został poddany na jednej z belgijskich stoczni, w Antwerpii.

NA OKŁADCE:
s/s „Kościuszko“ — kończąc swój pierwszy rejs pod polską banderą — wchodzi do portu w Gdyni

„Kościuszkę“ otrzymaliśmy w ramach odszkodowań wojennych, wraz z osiemnastoma innymi jednostkami floty handlowej Niemiec. Nazywał on się niegdyś „Rheinfels“ i został spuszczony na wodę w roku 1939 na stoczni Deutsche Schiff- u. Maschinenbau A.G., Werk „Weser“ w Bremie. Właścicielem statku było niemieckie towarzystwo żeglugowe „Hansa“. Wykończenie „Rheinfelsa“ nastąpiło dopiero w r. 1942 na duńskiej stoczni w Odense. Wyruszywszy wreszcie z początkiem r. 1943 w swą dziewiczą podróż — „Rheinfels“ rozbił się na skałach podwodnych w Bergenfiordzie (Norwegia) i przeleżał pod wodą prawie pół roku zanim podniesiony z dna i prowizorycznie załatany — przeholowany został do Kilonii, gdzie doczekał końca wojny. Taki był pierwszy, mało zresztą chwalebny, rozdział jego żywota.

Przy podziale statków poniemieckich między Aliantów — „Rheinfels“ dostał się Związkowi Radzieckiemu. Wraz z banderą zmienił nazwę na „Admirał Nachimow“ a wkrótce potem odholowany został do Rotterdamu. Na liście jednostek przekazywanych nam przez Związek Radziecki z tytułu naszego udziału w odszkodowaniach wojennych — znalazł się m. inn. i „Nachimow“. Szóstego maja 1947 nastąpiło przejęcie statku przez Polską Misję Morską, odbierającą go w imieniu Ministerstwa Żeglugi. Po raz trzeci zmieniła się nazwa i bandera ex „Rheinfelsa“. Już jako „Kościuszkę“ przeholowano go z kolei, jesienią 1947 do pobliskiej Antwerpii i tam oddano na stocznie. Statek po awarii, sześciomiesięcznym leżeniu pod wodą oraz kilkuletnim zaniedbaniu — wyglądał opłakanie: prócz kadłuba gruntownego remontu wymagały maszyny oraz urządzenia wnętrz. Przy sposobności armator „Kościuszki“ — GAL, postanowił dokonać szeregu zmian i przeróbek, z których najważniejszą było przystosowanie kotłów do opalania ropą. Wreszcie w czerwcu br. statek był gotów i po pomyślnym odbyciu prób odbiorczych wyruszył w swój pierwszy rejs pod polską banderą — do Gdyni. W ciągu lata odbył szereg krótkich podróży po Bałtyku, a następnie przydzielono go do obsługi szlaku południowo - amerykańskiego. Jak donosi ostatni komunikat GALu — w końcu października „Kościuszko“ znajdował się w Buenos Aires, skąd miał wyruszyć do Montevideo. W przyszłości, po uruchomieniu projektowanej linii do portów Dalekiego Wschodu — „Kościuszko“ wraz z odbudowywaną na Stoczni Gdańskiej „Wartą“, przewidziany jest do obsługi tego egzotycznego połączenia. Duży zasięg, znaczna szybkość, wygodne urządzenia i dogodne ładownie — doskonale „Kościuszkę“ do tego zadania predystynują.

Tonaż s/s „Kościuszko“ wynosi 7 572 BRT, 4 497 NRT oraz 11 200 DWT. Długość całkowita — 157 m, szerokość — 19 m, zanurzenie — 8 m. Czterocylindrowa maszyna parowa z turbiną na parę odlotową, o łącznej mocy 6 250 KM — pozwala na osiąganie szybkości od 14,5 do 15,5 węzłów. Pojemność zbiorników na ropę wynosi 2000 t — co pozwala na przebycie bez uzupełniania paliwa ok. 14 000 mil morskich.

Prócz pięciu obszernych, poprzedzielanych międzypokładami ładowni — posiada „Kościuszko“ na śródokręciu szereg pomieszczeń chłodzonych, służących do przewożenia towarów łatwopsujących się (np. żywność, owoce). Na dziobie mieści się specjalna, opancerzona komora, umożliwiająca bezpieczne transportowanie materiałów łatwopalnych lub wybuchowych (np. dynamit dla górnictwa). Komora ta, oszalowana wewnątrz drzewem i dostępna przez jedne tylko opancerzone, hermetycznie zamykane drzwi — może być w razie potrzeby natychmiast całkowicie zalana wodą.

Jedną ze specjalnie cennych zalet „Kościuszki“ jest przystosowanie go przez konstruktorów do przewożenia i przeładowywania tak kłopotliwych ładunków jak np. parowozy, tendry, wagony, małe holowniki itp. Do tego celu służy ładownia numer dwa (druga od dziobu) oraz pokład ponad nią. Ładownia II jest niezwykle masywnie zbudowana, posiada ogromne prostokątne luki i ciągnie się od przedniego masztu aż po samą prawie kotłownię. Na podłodze ładowni, będącej jednocześnie dnem statku ułożone są szyny, na których ustawia się przewożone obiekty, zwykle lokomotywy i tendry. Pomieścić się tu może swobodnie osiem parowozów i jeszcze zostanie miejsce na cztery tendry. Jeśliby umieszczać w ładowni II same tendry — wejdzie ich szesnaście. Na górnym pokładzie można ustawić dodatkowo po dwa tendry na każdą burtę, prócz tego dwa dalsze na wierzch luku. Razem zatem może „Kościuszko“ zabrać w rejs 8 parowozów i 10 tendrów, względnie — 22 tendry. Należy przy tym pamiętać, iż ładunek ten zajmie mu tylko jedną ładownię i to nie całkowicie bo międzypokłady pozostają wolne na inne towary.

Dla samodzielnego przeładowywania lokomotyw itp. — „Kościuszko“ wyposażony jest w wielki, masywny bom o nośności 130 ton. Praktycznie bom unosi ciężary do 120 ton, bowiem pozostałe 10 ton ważą zespoły bloków i lin, należące do jego uzbrojenia. Warto dodać, że największe, pływające dźwigi stoczniowe jakie posiadamy, mają jedynie po 100 ton nośności. Prócz obsługującego ładownię II bomu 130 tonowego „Kościuszko“ posiada 1 bom 30 tonowy oraz 22 bomy od 3 i pół do 15 ton nośności, rozmieszczone równomiernie ponad wszystkimi lukami. 21 parowych wind ładunkowych stanowi uzupełnienie zespołu bomów.

Jak każdy szybki, oceaniczny drobnicowiec — posiada „Kościuszko“ 12 miejsc pasażerskich. Luksusowe jedno- i dwuosobowe kabiny, weranda, hol, jadalnia i palarnia — skoncentrowane są na drugiej i trzeciej kondygnacji w nadbudówce śródokręcia.

Załoga „Kościuszki“ składa się z 51 osób, w tym 22 personelu pokładowego 20 — maszynowego oraz 9 — hotelowego. Interesujący jest, choć typowy dla wszystkich tego rodzaju i tej wielkości statków — dokładny wykaz załogi. I tak — w skład personelu pokładowego wchodzą: kapitan, 4 oficerów nawigacyjnych, 1 radiooficer, 1 bosman, 1 cieśla, 6 starszych marynarzy, 5 młodszych marynarzy i 3 chłopców pokładowych. Do personelu maszynowego zaliczają się: 4 mechanicy, 4 asystenci mechaników, 1 asystent elektryk 3 smarownicy, 3 pomocnicy smarowników, 1 dzienny smarownik, 1 magazynier oraz 3 palacze. Personel hotelowy ma skład następujący: 1 starszy steward, 2 kucharzy, 1 chłopiec kuchenny, 1 steward, 1 młodszy steward, 1 chłopiec kabinowy, 1 messboy i 1 chłopiec załogi.

* * *

Przypuszczalnie niewielu z pośród Was, Czytelnicy, będzie miało szczęście zostać w przyszłości jednym z pięćdziesięciu członków załogi na „Kościuszce“. Niewielu z Was odbywać na nim będzie dalekie rejsy do Indyj czy Chin.

Większość nie będzie miała nawet możności zwiedzić go, niejeden nigdy nie zobaczy statku morskiego, choćby z daleka.

Z szczególną myślą o tych ostatnich, umieszczamy w „Żeglarzu“ poniższy rysunek. Jest plastyczny, przejrzysty i daleko więcej pokazuje niż dokładne nawet plany. Bez potrzeby przyjazdu do Gdyni, bez kłopotów o przepustkę, pozwolenie WOPu, zgodę Straży Celnej i Armatora — można „zwiedzać“ „Kościuszkę“ dowoli, zapoznać się z jego urządzeniami a co najważniejsze — w sposób łatwy i miły przyswoić sobie niemały zapas wiedzy o budowie statków.

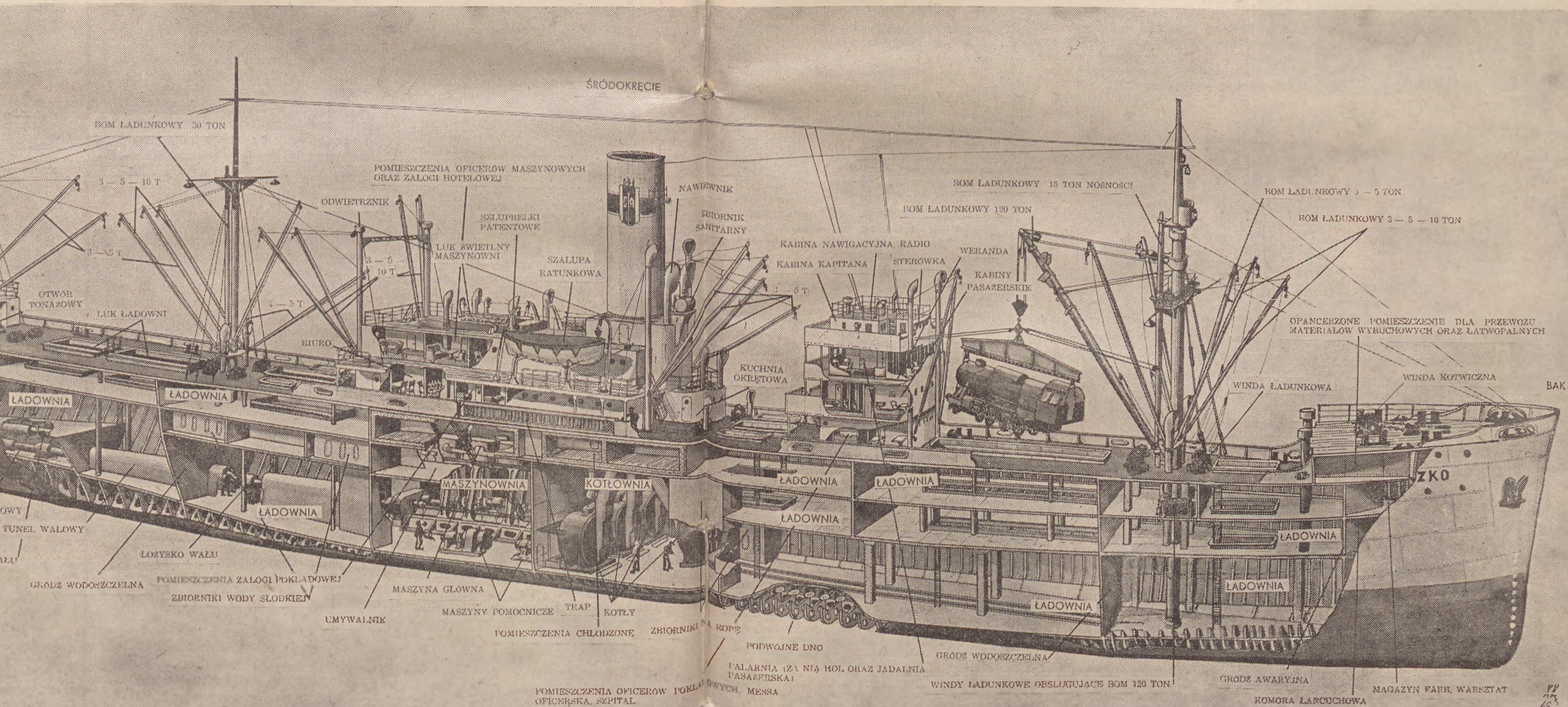
Prosimy zatem „udać się na zwiedzanie“. Najlepiej jest zaczynać od dziobu!

Jotem.

Zadanie dla chętnych Czytelników

Mając daną pojemność zbiorników na ropę oraz zasięg (wymienione w artykule), obliczyć ilość ropy spalanej przez „Kościuszkę“ przeciętnie na dobę, przy szybkości podróżnej — 15 węzłów.

Rozwiązania należy przesyłać pod adresem Redakcji do dnia 24 listopada br. Pomiędzy autorów prawidłowych odpowiedzi rozlosowane zostaną trzy egzemplarze książki A. Garnuszewskiego — „Budowa okrętu“.



NOWE HOLOWNIKI DLA GAL

Niezależnie od węglorudowców, Stocznia Gdańska prowadzi intensywne prace przy budowie czterech pełnomorskich holowników zamówionych przez GAL dla tow. „Żegluga Polska". Prace przy dwóch pierwszych jednostkach są już dość znacznie zaawansowane (patrz zdjęcie) a oddanie do użytku całej serii ma nastąpić w ciągu przyszłego roku.

Nowobudowane holowniki posiadać będą po 200 ton wyporności. Długość ich wynosić będzie 27,5 m, szerokość na wręgach — 6 m, zanurzenie pośrodku kadłuba — 2,8 m. Będą one zaopatrzone w maszyny parowe typu Christiansen & Meyer o mocy ok. 400 KM każda, które im zapewnią szybkość bez holu 10 węzłów oraz uciąg na palu*) wynoszący ok. 5 ton. Bunkry będą mogły pomieścić 25 ton węgla, co pozwoli na 100 godzin pływania bez uzupełnienia paliwa.

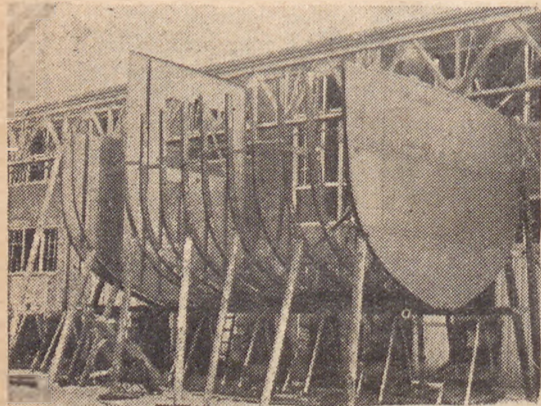
Holowniki są budowane wg. przepisów Polskiego Rejestru Statków i otrzymają najwyższą klasę. Będą one mogły nie tylko pracować w obsłudze portów ale także — pływać po Bałtyku w każdą pogodę. Prócz tego specjalny kształt przedniej stewy oraz wzmocnienia na dziobie umożliwią im poruszanie się w gęstej nawet krze.

Kadłuby, przedzielone wewnątrz czterema grodziami wodoszczelnymi, zawierać będą, licząc od dziobu, następujące pomieszczenia: komorę łańcuchową, magazyn, salonik, kabinę szypra, kabinę maszynisty, dwuosobową kabinę załogi, (pod nimi zbiorniki na wodę do kotłów, wodę do picia oraz zbiornik sanitarny), kotłownię (na burtach — bunkry), maszynownię, messę załogi, 2 dwuosobowe kabiny załogi (pod nimi zbiorniki balastowe) oraz magazyn bosmański. W nadbudówce mieścić się będą: kuchnia, łazienka, WC oraz maszyna sterowa. Powyżej — mostek wraz z kabiną nawigacyjną i sterówką.

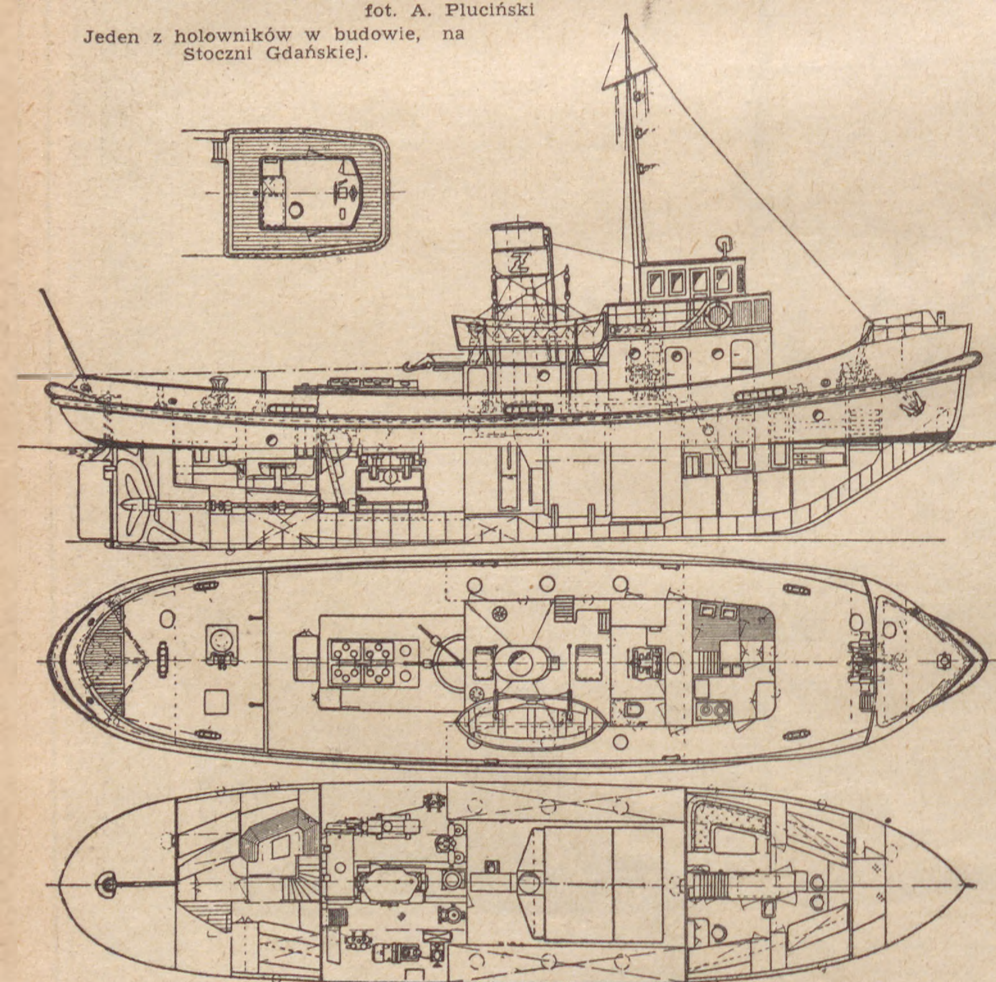
Choć budowa niewielkich holowników nie ma takiego ciężaru gatunkowego jak rozpoczęcie prac nad produkowaniem w Kraju dużych statków handlowych — jednak i ten fakt jest niezmiernie ważnym krokiem naprzód w dziejach naszych stoczni. Chcemy sami u siebie wybudować dużą flotę handlową, musimy ją też uzupełnić u siebie budowanymi jednostkami pomocniczymi.

M.

*) Określenie praktycznej zdolności pociągowej holownika.



fot. A. Pluciński
Jeden z holowników w budowie, na Stoczni Gdańskiej.



BUDUJEMY MODEL „KOŚCIUSZKI"

Obiecaliśmy zaprezentować Wam w bieżącym „Żeglarzu" model dużej jednostki a tu patrząc na plany myślicie pewnie, że Was nabraliśmy: rysunek jest taki mały! — Tak, tak — ale spójrzcie z łaski swojej na skalę! Z przyczyn technicznych (zajęcie rozkładowych stron na przekrój „Kościuszki") zmuszeni byliśmy plany modelu opracować w skali 1:600. Aby zatem otrzymać jednostkę proporcjonalną do „Gen. Waltera", „Karpat" i innych podawanych w „Żeglarzu" modeli — trzeba powiększyć załączone obok rysunki — trzykrotnie. Nie zapominajcie o tym.

Sposób wykonania modelu — bez zmian. Nie przewidujemy przy wykonywaniu „Kościuszki" trudności większych od tych z jakimi zetknęliście się dotychczas. Kadłub dobrze jest wykonać, podobnie jak kadłub „Syriusza" — metodą warstwicowania poziomych deseczek. Dla lepszego zorientowania się w dość skomplikowanych nadbudówkach — poszczególne ich człony zostały ponumerowane cyframi rzymskimi. Windy ładunkowe (21 sztuk!) należy umieścić w miejscach zaznaczonych na rysunku głównym kreskowanymi prostokącikami.

Wielką pomocą przy wykonywaniu „Kościuszki", szczególnie jeśli idzie o drobiazgi — będzie dla Was przekrój tego statku, umieszczony na poprzedniej stronie. Wg przekroju należy m. inn. uzbroić w bloki i liny 130 tonowy bom ładunkowy — jeślibyście chcieli umocować na nim przeładowywaną lokomotywę (wzór na modelik parowozu — u samej góry rysunku modelarskiego, w ramce).

Malowanie: Burty statku szare, na linii wodnej pas zielony, reszta kadłuba, poniżej zielonego pasa — czerwona. Śruba — złota (bronzem). Nadbudówki — białe. Pokład główny — brązowy, pokłady nadbudówek — naturalny odcień drzewa (można ołówkiem pozaznaczać deski). Komin, nawiewniki, odwietrzniki, maszty oraz bomy ładunkowe malujemy na żółto. Górna część tylnego masztu, jak zwykle u parowców — czarna. Wszystkie okna i iluminatory wykonujemy czarną farbą. Natomiast drzwi — brązowe. Burty luków ładunkowych — czarne, wierzchy — szare (brezent). Wszystkie windy — czarne. Szalupy — białe, przykryte szarym brezentem. To chyba wszystko co najważniejsze.

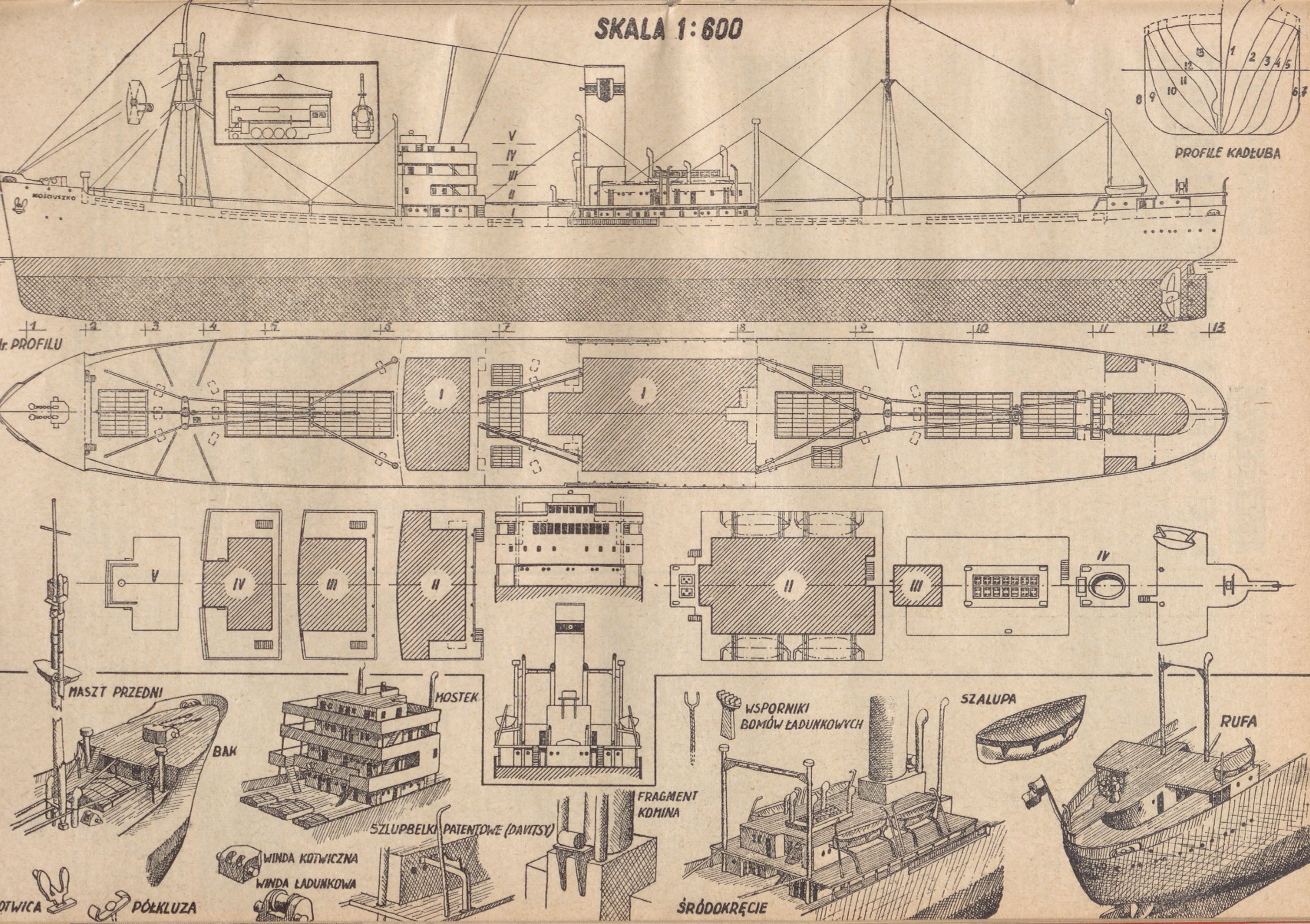
Życzymy powodzenia przy „Kościuszce" — i do zobaczenia za miesiąc!

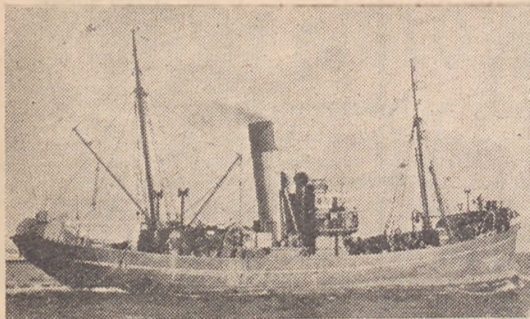
S. W. — J. M.

ODPOWIEDZI KĄCIKA MODELARSKIEGO

Krzysztof Malicki — Warszawa. Malowanie modelu farbami olejnymi jest b. kłopotliwe (długie zasychanie farby i nierówne pokrywanie powierzchni). Znacznie praktyczniejsze są w tym wypadku **lakiery nitrocelulozowe.** Lakiery te bardzo prędko wysychają (maks. 15 minut) a dobrze przyrządzone, nie za gęste, pokrywają model idealnie równą powierzchnią, bez zgrubień i zacieków. Używając lakierów nitro możemy malować osobno każdą najdrobniejszą część i gotową przykleić do pokładu lub nadbudówek — co znacznie ułatwia pracę.

Jeśli chodzi o wady lakierów nitro to przede wszystkim należy do nich wysoka cena wynosząca ok. 13—16 zł za dekagram. Następnie, model malowany lakierem nitro, musi być bardzo dokładnie i czysto wykonany gdyż każda szpara czy kropla kleju pomimo nawet wielokrotnego malowania — pozostanie widoczna. O ile kleimy model klejami acetonowymi, należy czekać z malowaniem aż do całkowitego stężenia kleju, gdyż pod wpływem lakieru nitro klej ten może się rozpuścić. Pozdrowienia.

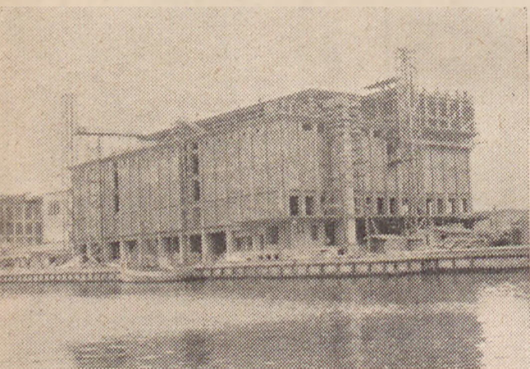

SKALA 1:600
PROFILE KADŁUBA
Nr. PROFILU
MASZT PRZEDNI
BAK
MOSTEK
WSPORNIKI BOMÓW ŁADUNKOWYCH
SZALUPA
RUFA
FRAGMENT KOMINA
SZLUPBELKI PATENTOWE (DAVITSY)
WINDA KOTWICZNA
WINDA ŁADUNKOWA
ŚRÓDOKRĘCIE
PÓŁKLUZA
KOTWICA



Sezon śledziowy trwa w dalszym ciągu. Połowy naszej floty dalekomorskiej na łowisku Doggerbank przebiegają nadal pomyślnie, choć sztormy i mgły utrudniają znacznie pracę. Wielkim również utrudnieniem jest duży tłok panujący na wodach Doggerbanku, w połowach bowiem biorą także udział bardzo liczne flotylle rybackie innych państw. Liczba naszych łowiących traulerów powiększyła się w październiku o s/t „Wulkan", który po ukończeniu przebudowy wyruszył w swój pierwszy rejs pod polską banderą. W chwili obecnej na Morzu Północnym pracuje dziewiętnaście polskich traulerów, dwudziesty — „Wulkania", której przebudowa jest na ukończeniu, przyłączy się do nich pod koniec sezonu.

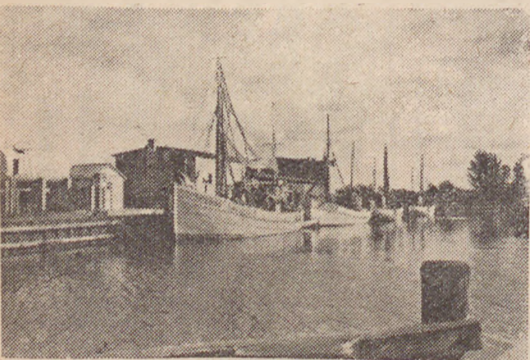
Wyniki połowów dalekomorskich za październik nie są jeszcze znane. W sierpniu i wrześniu traulery nasze złowiły ponad 4 000 ton ryby w tym ok. 3 900 ton śledzia. Wartość połowów dalekomorskich za sierpień i wrzesień wyniosła ca 400 milionów złotych.

Na zdjęciu — trauler „Saturn" wychodzi z Gdyni na połów.



Brak wystarczającej ilości chłodni rybnych jest jedną z zasadniczych trudności z jakimi walczy nasze rybołówstwo morskie. W związku z tym we wszystkich prawie ważniejszych portach rybackich znajduje się w budowie wzgl. odbudowie szereg większych i mniejszych chłodni.

Jedną z największych wśród nowobudowanych jest obok chłodni w Świnoujściu — nowa chłodnia rybna w Gdyni. Jej komory chłodnicze będą posiadały 4 000 m kw. powierzchni zaś zamrażalnie zdolne będą do zamrożenia systemem suchym 50 ton, a systemem solankowym 100 ton ryby na dobę. Fabryka sztucznego lodu przy chłodni, produkować będzie 40 ton lodu na dobę. Chłodnia ma być uruchomiona w 1949 r. Na zdjęciu — stan robót przy budowie gdyńskiej chłodni rybnej w początkach października.



W związku z coraz intensywniejszą aktywizacją portów Pomorza Zachodniego został uruchomiony w Kołobrzegu oddział Tow. dla Połowów Morskich „Arka". Oddział ten dysponuje siedmioma kutrami, co w połączeniu z kilku bazującymi w Kołobrzegu jednostkami prywatnymi i spółdzielczymi — stwarza dość poważne skupisko rybackie i pozwala wierzyć, że Kołobrzeg niezadługo powróci do swej dawnej roli dużego portu rybackiego, dogodnej bazy dla prowadzenia połowów na pobliskich, bogatych w rybę głębiach — Bornholmskiej i Arkońskiej. Na zdjęciu — kutry w kołobrzeskim basenie rybackim.

RYBACTWO

LUGROTRAULERY

W ramach planu rozbudowy floty rybackiej Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe Zjednoczenia Stoczni Polskich otrzymało zlecenie na wykonanie rysunków projektodawczych i wykonawczych nowego typu jednostki rybackiej. Założenia przewidywały:

długość jednostki — ok. 28 m, napęd — silnik Semi-Diesel o mocy 225 KM lub 300 KM, zasięg — 3500 mil morskich, szybkość — 8—9 węzłów.

W myśl życzeń sfer rybackich należało przystosować jednostkę zarówno do połowów trałowych jak i połowów pławnicowych. Poza tym ustalono, że w celach eksperymentalnych część nowych lugrotraulerów wykonana zostanie w konstrukcji całkowicie stalowej (nitowano-spawanej), część zaś w konstrukcji mieszanej (szkielet stalowy, poszycie drewniane). Pierwsza seria składać się będzie z pięciu jednostek stalowych i pięciu konstrukcji mieszanej. Opracowane dwa typy konstrukcyjne nie wiele różnią się i to tylko w wymiarach głównych, jak to wykazuje następujące zestawienie:

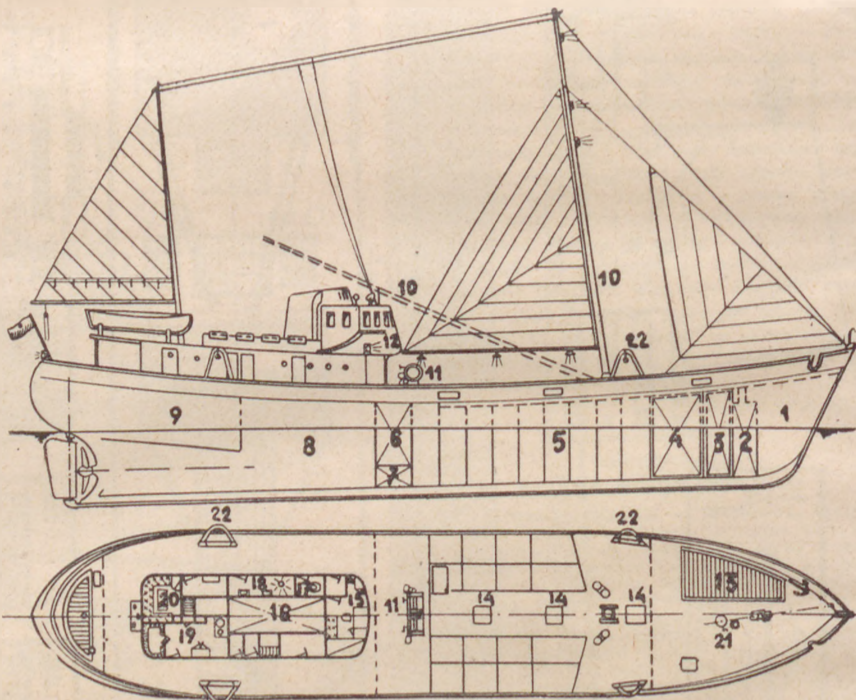
	konstr. stal.	konstr. miesz.
długość całkowita	32.70 m	33.40 m
szerokość na wręgach	6.70 m	—
szerokość na poszyciu	—	6.80 m
wysokość boczna	3.35 m	3.35 m
zanurzenie maksymalne	3.20 m	3.20 m

ładowność: w tonach ryby świeżej — ok. 65 ton,
w beczkach szkockich — ok. 455 sztuk

się poza tym kabina mechanika i jedna oddzielna kabina dwuosobowa. Wąska nadbudówka pokładowa, taka jaką spotykamy na każdym traulerze, mieści resztę pomieszczeń a mianowicie: kabinę szypra, umywalnię, prysznic, ustęp, magazyn, kuchnię, suszarnię i messę załogi. Na dachu nadbudówki znajduje się sterówka z osobną kabiną radiową i nawigacyjną. W motorowni, poza silnikiem napędowym, ustawione są: agregat napędzany szybko-obrotowym silnikiem Diesel'a a składający się z prądnicy, sprężarki powietrza i pompy, agregat hydrauliczny do napędu windy trałowej oraz agregat chłodniczy. Ten ostatni służy do podchładzania ładowni w letnich miesiącach do temperatury plus 1° C. Przed motorownią znajduje się pomieszczenie na sieci i rep oraz ładownia, podzielona na przedziały, odpowiadające wielkości beczek szkockich.

Pokładowe wyposażenie rybackie składa się ze zdejmowanych kozłów sieciowych, windy trałowej o napędzie hydraulicznym, kratownicy dla pławnic i normalnego wyposażenia w bloki i rolki linowe. Dwa maszty (maszt dziobowy składa się w kierunku rufy, jak to normalnie stosowane jest na lugrach), pomocnicze ożaglowanie, sprzęt cumowniczy, ręczny kabestan i wytyk kotwiczny uzupełniają wposażenie nowych jednostek.

Lugrotraulery zbudowane zostaną wg przepisów i pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Przewiduje się, że pierwsze jednostki wykończone zostaną w drugiej połowie przyszłego roku. Typ stalowy budowany



Projekt nowego lugrotraulera. 1 — magazyn dziobowy; 2 — komora łańcuchowa; 3 — zbiornik wody słodkiej; 4 — zbiornik na ropę; 5 — ładownia; 6 — magazyn na sieci i rep; 7 — zbiornik na ropę; 8 — motorownia; 9 — pomieszczenia załogi; 10 — składany maszt przedni; 11 — winda sieciowa; 12 — sterówka; 13 — kratownica do pławnic; 14 — luki ładowni; 15 — kabina szypra; 16 — szyb motorowni; 17 — W.C.; 18 — umywalnia, prysznic; 19 — kuchnia; 20 — messa; 21 — kabestan; 22 — kozły sieciowe.

Ogólne rozplanowanie w zasadniczych punktach jest identyczne. Całość pomieszczeń mieszkalnych skupiona jest na rufie. Składają się one z ośmioosobowej kabiny załogi w międzypokładzie, gdzie mieści

będzie na Stoczni Północnej ZSP która wykona również elementy stalowe dla typu o konstrukcji mieszanej. Poszycie i wykończenie tych ostatnich przeprowadzą Stocznie Rybackie.

W. O.



Jeżeli komuś zdarzyło się burzliwą nocą wpływać do portu gdyńskiego, względnie spędzić ją na pokładzie statku zakotwiczonego na gdyńskiej redzie, to urzekały go z pewnością zawieszone wysoko nad morzem wśród rozlicznych, stałych i mrugających świateł portowych, dwa czerwone lub białe sygnały sztormowe. Umieszczone na rejce wieży Obserwatorium Morskiego wołają ponad portem w nabrzmiałą wiatrem ciemność o niebezpieczeństwie.

W dzień światła gasną. Zastępują je jeden lub dwa złowieszcze czarne stożki. Zwykle nie widać wtedy na morzu małych jednostek, czasem tylko jakiś zapóźniony kuter czy skandynawski szkunerek zjawi się na horyzoncie, śpiesząc pod osłonę portowych falochronów.

Myliłby się jednak, kto by sądził, że tylko na wywieszaniu dziennych i nocnych sygnałów ostrzegawczych polega praca Obserwatorium Morskiego PIHM*). Wydział Morski PIHM posiada cztery równoległe działy: meteorologiczny, synoptyczny, nawigacyjny i hydrologiczny. Każdy z nich, to dziedzina wiedzy i pracy sama dla siebie. Niestety, pomimo ogromnego znaczenia praktycznego i naukowego — działalność Instytutu jest rzadko kiedy należycie rozumiana i oceniana.

Istnieje międzynarodowa umowa, na podstawie której instytuty meteorologiczne różnych państw wymieniają między sobą obserwacje, dotyczące stanu pogody w ich krajach. Na podstawie tych komunikatów wysyłanych i odbieranych drogą radiową sporządzane są mapki pogody, czyli inaczej mapki synoptyczne, których dane (jak siła wiatru, stan zachmurzenia, rodzaj ew. opadów itd.) odnoszą się oczywiście do jednakowego czasu. Z mapek tych, zestawionych dla większego obszaru, np. całej Europy, można z kolei odczytać z dużym prawdopodobieństwem stan pogody na najbliższe 24 godziny, z tym wszakże, że prawdopodobieństwo maleje z odległością czasową.

SYGNAŁ DZIENNY	SYGNAŁ NOCNY	ZNACZENIE SYGNAŁU
●	◍	spodziewany silny wiatr (6-7)
▲	◍ ◍	sztorm z kier. NW
▼	○ ○	sztorm z kier. SW
▲ ▲	◍ ○	sztorm z kier. NO
▼ ▼	○ ◍	sztorm z kier. SO
▲ ▼	○ ◍ ○	spodziewany huragan (wiatr ponad 11)
wiatr obraca się w prawo		wiatr obraca się w lewo

Sygnały sztormowe

Te funkcje instytutu meteorologicznego skupia dział synoptyczny Obserwatorium. Jeśli z mapki wynika, że nadchodzi sztorm lub nawet tylko silny wiatr, na masztach stacji ostrzegawczych PIHM (Gdynia, Gdańsk Elbląg, Władysławowo, Łeba, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Świnoujście i Szczecin) wywieszone zostają odpowiednie sygnały. Sama prognoza natomiast jest wywieszana codziennie w postaci drukowanych komunikatów w oszklonych szafkach osłoniętych przed wiatrem i deszczem, ogłaszana drukiem w gazetach porannych, podawana przez radio, wreszcie przesyłana na zamówienie armatorom (GAL), przedsiębiorstwom połowów dalekomorskich (Dalmor) itp.

Prócz mapek pogody sporządzane są też i wywieszane mapki lodowe. Można z nich odczytać stan zalodzenia powierzchni morza, np. ilość i jakość kry względnie obszary całkowicie zamarznięte, np. Zatoka Botnicka, najbardziej północna część Bałtyku zamarza prawie rokrocznie.

Znaczenie tych informacji dla żeglugi po morzach północnych w ogóle, a dla bezpieczeństwa życia załóg i pasażerów w szczególności nie trzeba chyba podkreślać.

Innym, równie ściśle z życiem marynarza i rybaka związanym działem jest dział nawigacyjny. Przysyłają doń swoje mapy statki handlowe i rybackie dla naniesienia aktualnych pozycji wraków i pól minowych, wyznaczenia torów wodnych, znaków nawigacyjnych (tyk, wiech, pław) oraz nawigacyjnych świateł. Po wojnie bowiem wody europejskie, a więc i nasze, usiane są setkami i tysiącami wraków, zagrożone dziesiątkami pól minowych; dezorganizacji uległ system znaków i świateł, w gruzach legły porty. Długo jeszcze będzie trwała odbudowa i rozbudowa równoległa do nowych warunków morskiego sy-

*) Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny — instytucja badająca zjawiska zachodzące w powietrzu i wodzie.

Międzynarodowa skala Beauforta dla siły wiatrów i stanów morza

Siła wiatru wg skali Beauforta	Średnia szybkość wiatru w m/sek.	Oznaczenie słowne	Stan morza w skali Beauforta	Wpływ wiatru na morze
0	0,2	cisza	0	lustrzana tafla
1	1,1	powiew	1	małe fale o wyglądzie łukowatym, bez piany
2	2.5	słaby wiatr	2	krótkie fale, grzbiety zaczynają się załamyw., piana szklista
3	4 3	łagodny wiatr	3	załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum, fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy.
4	6,3	umiarkowany wiatr		
5	8,6	świeży wiatr	4	kształt fal masywniejszy i wydłużony, tworzą się białe grzebienie, poszum wyrazistszy.
6	11,1	silny wiatr	5	zaczynają się tworzyć góry wodne, grzebienie obejmują większe powierzchnie, szum stłumiony, więcej huczący.
7	13,8	b. silny wiatr	6	fale piętrzą się, piana układa się w pasma z wiatrem, szum załamujących się fal słychać ze znacznej odległości.
8	16,7	gwałtowny wiatr	7	wysokość i długość fal i grzebieni wzrasta, strzępy piany gęstsze, morze zaczyna bujać wyraźnie.
9	19,9	wichura	8	wysokie góry wodne z długimi załamującymi się grzbietami, duże płaty piany układają się w gęste strzępy idące z wiatrem, morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny
10	23,3	silna wichura		
11	27,1	gwałtowna wichura	9	góry wodne stają się tak wysokie, że statki na widnokręgu giną sprzed oczu w bruzdach. Huk morza przechodzi w grzmot. Morze pokryte białymi strzępami piany, wiatr rozbija grzebienie w pył wodny.
12	ponad 30	huragan		najwyższa fala, kipiel wody, rozpylony pył wodny tworzy mgłę przesłaniającą zupełnie horyzont.

Skala stanów morza przewidziana jest dla morza otwartego.

stemu bezpieczeństwa — stąd i praca kartografów w Obserwatorium długo jeszcze będzie żmudna i wytężona.

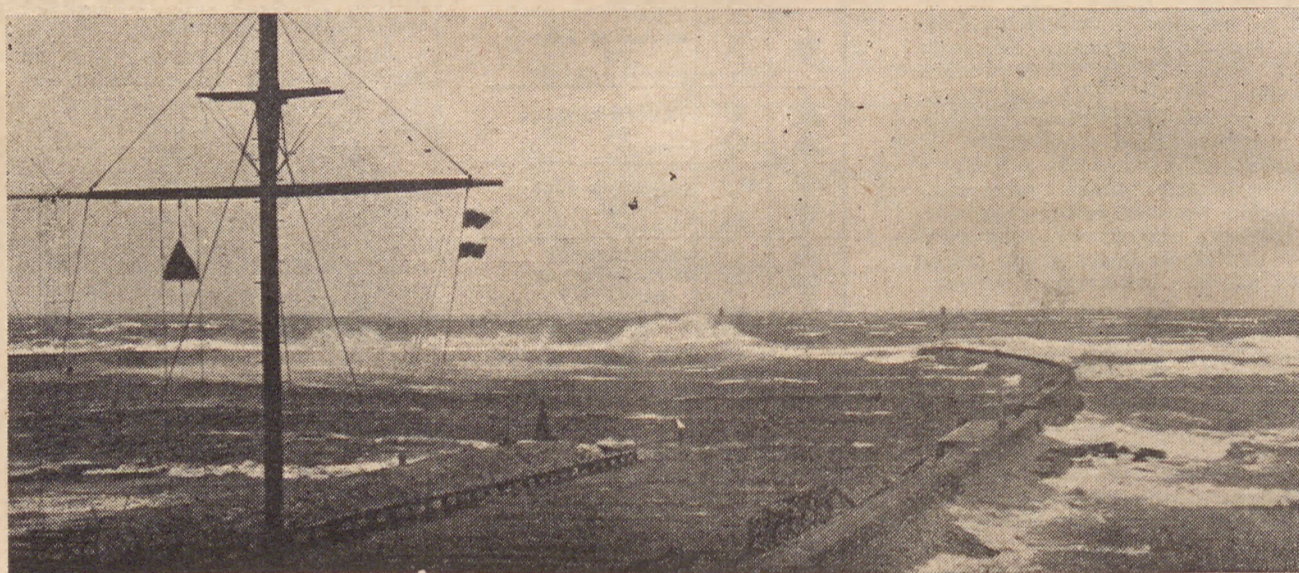
Dział nawigacyjny podaje też co godzinę dokładny czas — sygnałem świetlnym z wieży gmachu Obserwatorium. Sygnał ten (trzy wybłyski, — trzeci: „punkt“ godzina) znają doskonale mieszkańcy Gdyni regulując według niego swe zegarki. Jednakże istnieje on nie dla ich wygody. Dokładny czas służy stojącym w porcie i na redzie jednostkom morskim do regulowania chronometrów okrętowych, co z kolei pozwala na dokładne pomiary, konieczne do prowadzenia nawigacji astronomicznej. Różnica kilku sekund na chronometrze, to na dłuższej trasie pomyłka idąca w dziesiątki mil. Prócz tego dział ten prowadzi badania, kartotekę wskazań, a nawet reperację kompasów, barometrów, sekstansów, termografów, chronometrów itp.

W dziale meteorologicznym opracowuje się wyniki obserwacji zjawisk atmosferycznych, poczynionych przez 18 stacji meteorologicznych, rozmieszczonych wzdłuż całego naszego wybrzeża. Stacje te notują w odpowiednich porach temperaturę powietrza i wody morskiej, ciśnienie barometryczne, wilgotność powietrza, zachmurzenie i jego rodzaj, kierunki i szybkość wiatrów, odległość widzenia, opady, itd. Niewdzięczna ta praca przynosi jednak cenne wyniki i to zarówno praktyczne (część tych obserwacji służy synoptykom do opracowywania map) jak i naukowe (opracowanie cech klimatu, badania nad periodycznością pogody itd.).

Do prac Instytutu należą wreszcie badania wody morskiej. Prowadzi je dział hydrologiczny. Ustalenie kierunku i siły prądów pozwala na właściwe pogłębianie torów wodnych i wejść do portów, na zapobieganie niszczeniu wybrzeży, na odpowiednią budowę nowych portów. Dokładna znajomość prądów na naszym wybrzeżu pomaga też rybołówstwu w osiąganiu wyższych połowów oraz ułatwia nawigację. Dział hydrologiczny zajmuje się także ustalaniem poziomu wody, jej temperatury, zasolenia, utlenienia, zawartości soli fosforowych, azotowych itd. Uzyskane wiadomości pozwalają wejrzeć — prócz korzyści czysto żeglarskich — w warunki, w których odbywa się rozwój i życie istot organicznych.

Jeżeli prasę obiegają dziś wiadomości o pierwszych udanych próbach spowodowania „sztucznego“ deszczu, to jest to wynikiem długoletnich trudów badaczy, pracujących od lat nad najbardziej „międzynarodową“ dziedziną wiedzy — meteorologią.

Podobnie i na wywieszony na maszcie czarny stożek, ostrzegający o zbliżającym się lub trwającym sztormie, składa się mrówcza praca tysięcy rozsianych po całym świecie pracowników i korespondentów instytutów meteorologicznych. Nie lekceważmy wyników tej pracy. Czarny stożek niech nas w porę ostrzega przed lekkomyślnym wyjściem w morze, względnie skłania do jak najrychlejszego zawinięcia do portu. Inaczej — biada nieopatrznym! *W. Zubrzycki*



Wyższa Szkoła Handlu Morskiego



Rok akademicki 1948/49 na Wyższej Szkole Handlu Morskiego rozpoczął się pod znakiem reformy. Nowy rektor prof. Kasprowicz w swoim przemówieniu inauguracyjnym oznajmił słuchaczom o zmianie programu nauki, wprowadzonej na wszystkich latach uczelni. Przebudowa zakresu i sposobu kształcenia kadr przyszłych fachowców obsługi handlowej naszych portów wynikła z głębokich przemian życia gospodarczego Polski.

Rada Szkół Wyższych przy Ministerstwie Oświaty uchwaliła wprwadzenie jednolitego programu nauki dla wszystkich uczelni typu ekonomiczno - handlowego, uwzględniając jednak specyficzny charakter regionalny każdej z nich. Tak więc Akademia Handlowa w Krakowie kształcić ma fachowców wyspecjalizowanych w obsłudze handlowej ciężkiego przemysłu i górnictwa dla przedsiębiorstw pobliskiego Śląska. Szkoła Główna Handlowa w Warszawie przygotowuje przyszłych pracowników handlowych wielkich central gospodarczych skupionych w Stolicy, a oddział łódzki tej uczelni kładzie nacisk na zagadnienia gospodarcze przemysłu włókienniczego.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego w Sopocie w ciągu swej trzyletniej działalności pozostawała w ścisłym kontakcie z życiem gospodarczym Wybrzeża, dostosowując swój program do jego wymagań. Powołanie jej do życia zostało podyktowane koniecznością stałego dopływu pracowników o wyższym wykształceniu handlowym dla rozwijającego się polskiego handlu morskiego. Przed wojną posiadaliśmy jeden wielki port morski — Gdynię, obecnie mamy trzy duże i szereg mniejszych, wzrosło więc i wzrasta nadal zapotrzebowanie na maklerów, spedytorów, pracowników central handlowych oraz innych specjalistów z rozległej dziedziny handlu morskiego.

WSHM w czasie swojej działalności naukowej wykształciła kilkuset fachowców, którzy objęli rozmaite stanowiska na terenie Wybrzeża. Z ich bezpośredniego kontaktu z życiem gospodarczym można było wyciągnąć wnioski, czy byli do swej pracy dobrze przygotowani i co należy zmienić w programie uczelni.

Zmieniony i ulepszony program nauki w WSHM rozdzielił jednolity do tej pory kierunek nauki na dwa wydziały: ogólno-handlowy i transportowy.

Poczynając już od drugiego roku słuchacze muszą się decydować, na którym wydziale chcą studiować. Wybór jest trudny, gdyż tak jeden jak i drugi jest ciekawy i daje duże możliwości w przyszłej pracy.

Wydział ogólno-handlowy ma za zadanie przygotowanie pracowników przedsiębiorstw handlowych zarówno na Wybrzeżu jak i w głębi kraju. Studiujący na Wydziale Transportowym poznawać będą zagadnienia przewozów morskich, śródlądowych i kolejowych, prawo morskie, działalność portów itp. Część przedmiotów jest wspólna dla obydwóch wydziałów, gdyż znajomość podstawowych praw ekonomiki, zasad prawa handlowego i cywilnego, geografii czy księgowości jest niezbędna dla każdego, kto chciałby pracować w jakimkolwiek dziale handlu.

Na obydwóch wydziałach obowiązujące są dwa języki obce: angielski oraz inny do wyboru. Dokładna znajomość języków jest konieczna dla tych wszystkich, którzy prowadzą handel na skalę światową, a takim jest handel morski.

WSHM nie szkoli wyłącznie rutynowanych maklerów, spedytorów czy urzędników handlowych. W programie jej znajdują się również przedmioty takie, jak historia gospodarcza świata i historia gospodarcza Polski.

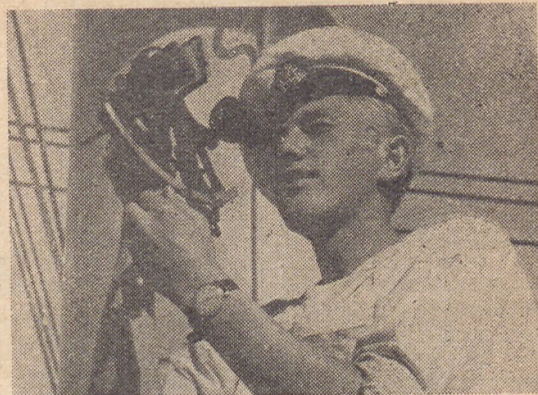
Działalność licznych zakładów naukowych istniejących przy uczelni stwarza naukowe podstawy gospodarki morskiej — tej części gospodarki narodowej, która przez tyle wieków była przez nas zaniedbana.

Studiując w WSHM poznajemy świat. Na wykładzie geografii gospodarczej zbliżamy się do najbardziej odległych zakątków Afryki, poznajemy jej roślinność, bogactwa naturalne, obserwujemy pracujące zakłady przemysłowe Stanów Zjednoczonych czy niezmierzone skarby leśne tajgi syberyjskiej.

Słuchając wykładów z ekonomiki portów zaznajamiamy się z zagadnieniami ruchu w portach wszystkich mórz. Nawet w czasie na pozór nie ciekawego wykładu prawa morskiego pociąga nas jego ścisłe sformułowanie, zdolność przewidywania i przepisy, które powstały z bardzo dawnych tradycji morskich różnych ludów żeglarskich

Niejednego z Was, młodzi Czytelnicy, pociąga morze. Chcielibyście być marynarzami, pływać, poznawać świat. Piękny i niebezpieczny jest zawód marynarza; nie każdy jednak może nim zostać. Wymaga on żelaznego zdrowia i dużej siły fizycznej. Jeżeli któremuś z Was nie udało się zostać marynarzem, lub bardziej niż morze pociąga go praca na lądzie, a chce pracować w zawodzie ciekawym, wymagającym szybkiej decyzji i dużej wiedzy, niech po maturze przyjeżdża do jednego z miast Wybrzeża Gdańskiego i studiuje w Wyższej Szkole Handlu Morskiego. A gdy ją ukończy i zacznie pracować w porcie, wtedy przekona się, że ów daleki świat bardzo się do niego zbliżył.

J. W.



Od 10 do 13 września br. odbywały się na pokładzie statku szkolnego „Dar Pomorza", krążącego po Zatoce Gdańskiej — egzaminy dyplomowe dla absolwentów wydz. nawigacyjnego Państw. Szkoły Morskiej.

Przez okres egzaminów uczniowie kolejno dowodzili statkiem, wykazując umiejętność oficerów nawigacyjnych we wszystkich dziedzinach wiedzy morskiej.

Na 53 zdających Komisja Egzaminacyjna zakwalifikowała 48 absolwentów jako godnych otrzymania dyplomu ukończenia Szkoły.

Na zdjęciu — jeden z absolwentów w czasie egzaminu dokonuje pomiaru wysokości słońca przy pomocy sekstansu.



Tegoroczny sezon żeglarski zakończył się. Przyholowany do basenu jachtowego dźwig pływający wyciągnął wszystkie jednostki na ląd, gdzie ustawione na specjalnych kozłach, pod daszkami — przeczekają zimę.

Tegoroczny sezon jachtowy był w porównaniu z latami ubiegłymi — niezwykle ożywiony. Trzykrotnie zostały zorganizowane regaty — jedne pełnomorskie, pozostałe na obszarze Zatoki Gdańskiej.

Na zdjęciu — fragment z ostatnich regat tegorocznych, jakie odbyły się w dn. 3 października na Zatoce staraniem Yacht Klubu Polski.



Trzeciego października odbyły się na terenie basenu Jachtowego w Gdyni regaty modeli zorganizowane przez Koło Modelarstwa Szkutniczego przy Społecznym Gimnazjum ZNP w Gdyni-Orłowie.

Koło powyższe, pomimo braku odpowiedniej pracowni oraz narzędzi — przejawia bardzo ożywioną działalność. W ubiegłym roku szkolnym Koło liczyło 24 członków - modelarzy, którzy wybudowali ok. 30 modeli pływających. Modele te brały udział w kilkakrotnie organizowanych regatach.

Koło Modelarskie z Orłowa wznowiło w roku szkolnym 1948/49 swoją działalność. M. inn. w początkach października zostały zorganizowane ostatnie w bieżącym sezonie regaty modeli. Na zdjęciu — start jednostek klasy „Pies Morski".

Na jachcie „Gen. Zaruski"
do LENINGRADU



Kapitan jachtu „Gen. Zaruski" — kpt. j. ż. w. MICHAŁ SUMIŃSKI, autor niniejszego reportażu

W lipcu i sierpniu w Ośrodku Ligi Morskiej w Ustce odbywał się kurs dla przyszłych instruktorów morskich Powszechnej Organizacji „Służba Polsce". Zgłosili się nań młodzi chłopcy ze wszystkich niemal miast Polski. Większość z nich przeszła już szkolenie początkowe w ośrodkach śródlądowych Ligi Morskiej, obozach harcerskich czy klubach młodzieżowych. Byli jednak i tacy, którzy z morzem zetknęli się po raz pierwszy. Szkolenie odbywało się zasadniczo na szalupach wiosłowo-żaglowych. Po zakończeniu kursu przewidziany był dla najlepszych żeglarzy kilkotygodniowy rejs pełnomorski na największym polskim jachcie żaglowym, noszącym imię sławnego żeglarza i wychowawcy młodzieży — gen. Zaruskiego. W roku ubiegłym jacht Ligi Morskiej „Generał Zaruski" odwiedził porty Szwecji i Danii, w tym roku otrzymaliśmy zaproszenie do Leningradu. Wszyscy uczestnicy kursu starali się wykazać jak najlepsze postępy, aby móc wziąć udział w tym rejsie, który był szczególnie interesujący, gdyż dotychczas żaden polski jacht nie zapuścił się jeszcze tak daleko w głąb Zatoki Fińskiej.

Już na dwa tygodnie przed rejsem rozpoczęły się przygotowania. Z uginających się i chwiejących na wodzie pontonów malowano białe burty, lakierowano relingi i listwy odbojowe. Podwieszeni wysoko w powietrzu na ławkach bosmańskich żeglarze skrobali i lakierowali maszty. Bosman wraz ze swymi pomocnikami przeglądał każdy blok, czy jest dobrze nasmarowany, każdy metr liny, czy gdzieś nie wykazuje słabych miejsc. Wszyscy byli umorusani, brudni, schlapani pokostem i farbami, ale pełni werwy i entuzjazmu. Bo przecież polski jacht, udający się do zagranicznego portu musi wyglądać pięknie, aby godnie reprezentować swoją banderę. Gdy wreszcie błyszczał już „jak nowy", żegnani przez pozostającą część kursu i tłumy letników, odpłynęliśmy do Gdyni. Krótki przeskok Ustka — Gdynia był poświęcony na wdrożenie niezbyt jeszcze wprawnej załogi w tajniki morskiego życia. Poza tym ćwiczono stawianie i opuszczanie żagli, refowanie czyli zmniejszanie ich powierzchni oraz wszystkie alarmy, jak: „człowiek za burtą", alarm pożarowy, alarm wodny, alarm opuszczania statku.

Po trzydniowym pobycie w Gdyni, w czasie którego panowało istne urwanie głowy, gdyż trzeba było zakupić i załadować prowiant, zatankować wodę i ropę do pomocniczych motorów, załatwić różne formalności portowe i wiele, wiele innych spraw, żegnani uroczyście — wyszliśmy w morze.

W tamtą stronę prawie cały czas dopisywała pogoda, a wiatr zmieniał się na korzystny, ilekroć jacht brał nowy kierunek. Przez otwarty Bałtyk aż do szwedzkiej wyspy Gotland przeskoczyliśmy w niecałe dwa dni. Po sprawdzeniu swej pozycji z latarń Gotlandu, wzięliśmy kurs na wejście do Zatoki Fińskiej. Wody Zatoki Fińskiej nie są jeszcze całkowicie odminowane, to też żegluga odbywa się po wytrałowanych i wolnych od min szlakach, tzw. torach wodnych. Są one wprawdzie oznaczone zakotwiczonymi bojami, niemniej trzeba nawigować i sterować bardzo starannie, aby nie wpłynąć na teren zagrożony. Niedaleko położonej na skalistych wysepkach twierdzy Kronsztat czekał już holownik, który przeprowadził nas do Leningradu wąskim i krętym w tym miejscu torem wodnym. Po 6-ciodniowym rejsie zacumowaliśmy w porcie.

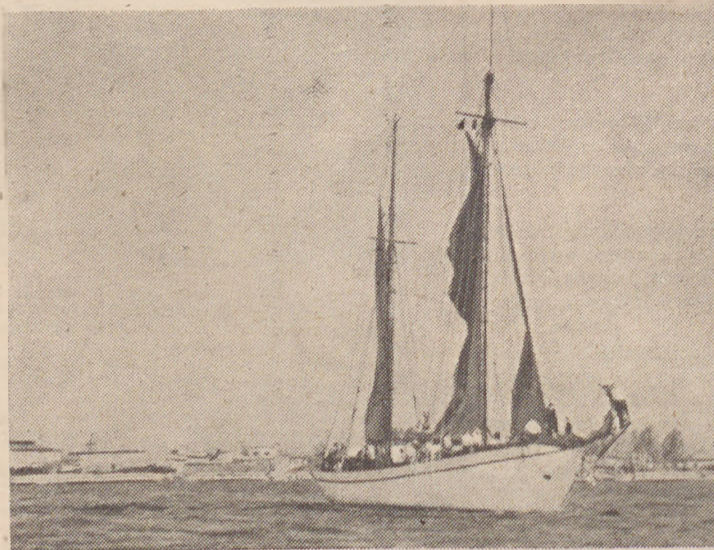
Wszystkich nas ogromnie ciekawiło, jak wygląda to bohaterskie miasto, o którym tyle słyszeliśmy i czytaliśmy w komunikatach wojennych. Prasa niemiecka wielokrotnie podawała, że Niemcy już — już miasto zdobywają. Rozwodzili się przecież faszystowscy teoretycy wojenni, że miasto, które dostało się w obstrzał nowoczesnej artylerii, ma policzone godziny walki i musi się poddać. A jednak mimo ogromnych zniszczeń, mimo śmierci wielu dziesiątków tysięcy obrońców nie poddało się i do dziś szczycą się leningradczycy, że nigdy jeszcze stopa wroga nie postała na ulicach miasta. Trzy lata dopiero minęło od zakończenia działań wojennych. To też spodziewaliśmy się zobaczyć liczne ruiny zburzonych domów, jakie wszędzie jeszcze widać w naszych miastach. Tymczasem spotkało nas miłe rozczarowanie. Już w czasie płynięcia przez port, widać było ogromny ruch i życie. Przy nabrzeżach i dokach stoją dziesiątki statków i okrętów. Większość z nich była w czasie wojny uszkodzona lub zatopiona. Teraz kończą się już remonty i wkrótce wejdą znów do służby. W mieście, szczególnie w centralnej części, wogóle śladów wojny nie widać. Tylko świeże jeszcze tynki i gdzieniegdzie nie całkowicie wyschnięta farba wskazują, że domy te były poprzestrzeliwane ogniem artyleryjskim lub porozbijane bombami. Tak samo czarne plamy nowopołożonego asfaltu oznaczają miejsca niedawnych wyrw.

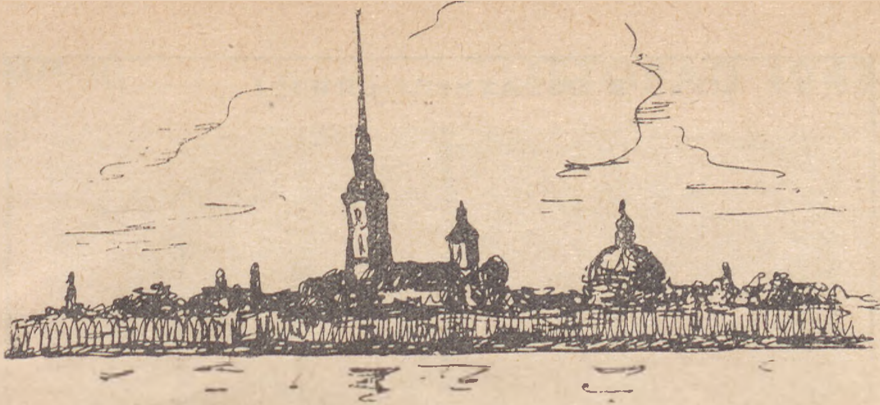
Przyjęto nas nadzwyczaj serdecznie. Przedstawiciele urzędu kultury fizycznej i klubów żeglarskich witali nas na naszym jachcie zaraz po przybyciu. Kilkodniowy pobyt wypełniło zwiedzanie miasta, muzeów i wizyty w klubach. Szczególnie silne wrażenie wywarło na nas Muzeum Obrony Leningradu, gdzie w szeregu sal oglądaliśmy pamiątki po poległych obrońcach, dokumenty barbarzyństw niemieckich, fotografie i plansze, przedstawiające ogrom zniszczeń. Wreszcie w sali zwycięstwa widzieliśmy zdobyte na Niemcach czołgi, działa, najnowszą broń i sięgający aż pod sufit wielopiętrowej sali stos hełmów po zabitych wrogach.

W Leningradzie odbudowuje się nie tylko to, co jest niezbędnie potrzebne, ale i to, co jest piękne. Przykładem tego była wycieczka do Pieter Dworca, którego sławną na cały świat Aleję Fontann Niemcy kompletnie zniszczyli, a posągi rozbili bądź wywieźli. Dziś posągi i rzeźby są już zrekon-

Jacht „Gen. Zaruski" wyrusza w rejs do Leningradu. Stawianie żagli.

fot. J. Uklejewski





Wzniesiona w r. 1708 przez Piotra Wielkiego twierdza Petropawłowsk. W murach warowni mieści się dzisiaj muzeum. (rys. S. Sierecki)

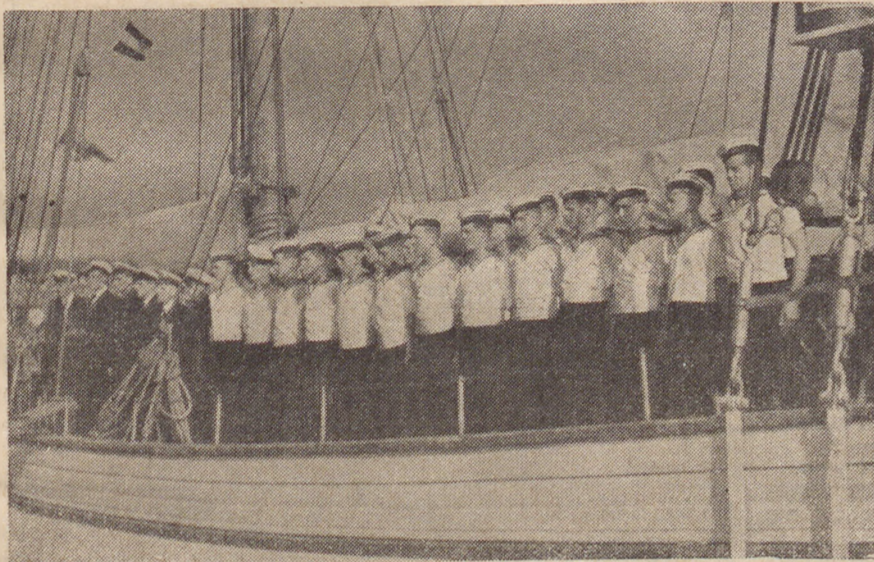
struowane, a fontanny biją, zraszając wyrównane i uporządkowane trawniki parku. Jeden z wieczorów spędziliśmy w klubie komsomolców, gdzie spotkało nas tak niesłychanie serdeczne przyjęcie, jakiego doprawdy trudno się było spodziewać. Każdy z nas otrzymał ogromne naręcze kwiatów. Okrzykom i oklaskom nie było końca. Pobyt nasz w klubie komsomolców przeciągnął się długo poza przewidziany program.

W rozmowach z komsomolcami i komsomołkami uderzała, tak zresztą charakterystyczna dla wszystkich mieszkańców Leningradu, wielka miłość do swojego miasta. Rozumieliśmy to dobrze, szczególnie warszawiacy, którzy w naszym mieście przeżyliśmy niejedną ciężką i straszną chwilę w okresie wojny, a teraz każdy nowobudujący się dom i dźwigające się przęsło mostu jest przedmiotem naszej radości i dumy. W czasie zwiedzania klubu żeglarskiego z zainteresowaniem oglądaliśmy liczne jachty i łodzie żaglowe. Szczególnie zainteresowały nas jachty klasy L 4, które choć mają mniejszą powierzchnię żagla, biją w regatach międzynarodową klasę jachtów R 6. Prosiliśmy naszych kolegów, jachtsmenów leningradzkich, aby na przyszły rok odwiedzili nas w Polsce. Zacieśniłoby to nawiązane świeżo nici przyjaźni i pozwoliło poznać się bliżej, na co w czasie tak krótkiego i pełnego wrażeń pobytu nie było dość czasu. Przedostatniego dnia cała załoga rozbiegła się po sklepach. Ponieważ nie mieliśmy zbyt dużo pieniędzy, więc choć do wielu przedmiotów bardzo ładnych i tanich aż się oczy śmiały, musieliśmy się ograniczać do drobnych tylko pamiątek. Wieczorem tegoż dnia byliśmy zaproszeni na pożegnalny bankiet do wielkiego i pięknego hotelu „Astoria". Przyjęcie odbyło się w bardzo serdecznym nastroju. Zwyczajem żeglarskim wymienialiśmy między sobą proporczyki i znaczki. Trzech nas z dowództwa jachtu otrzymało odznaki sportowych mistrzów Leningradu, co było dla nas specjalnie miłe, wiedzieliśmy bowiem, że odznakę tę otrzymuje się imiennie za wybitne wyczyny sportowe.

Szóstego dnia rano, żegnani przez przedstawicieli władz miejskich, jachtsmenów i młodzieży, przy dźwiękach hymnów narodowych, oddaliśmy cumy i rozpoczęliśmy podróż powrotną. Tym razem wiatry nie były dla nas zbyt łaskawe. Przepływając koło Kronsztatu otrzymaliśmy podaną kodem wiadomość, że zbliża się silny sztorm od Westu. Dwa dni musieliśmy, stojąc na kotwicy czekać, aż się sztorm wydmucha. A potem przez dużą część Zatoki Fińskiej trzeba było halsować przeciw wiatrowi. Droga do Gdyni, choć w gorszych warunkach atmosferycznych, była o tyle łatwiejsza, że doskonale już wyćwiczona załoga wykonywała wszystkie manewry szybko i sprawnie. Po siedmiodniowym rejsie, a trzytygodniowej całej podróży zacumowaliśmy w Gdyni.

Michał Sumiński

Załoga „Zaruskiego" podczas uroczystego powitania, po powrocie do Gdyni.
Fot Z. Kosycarz



(dokończenie ze str. 25)

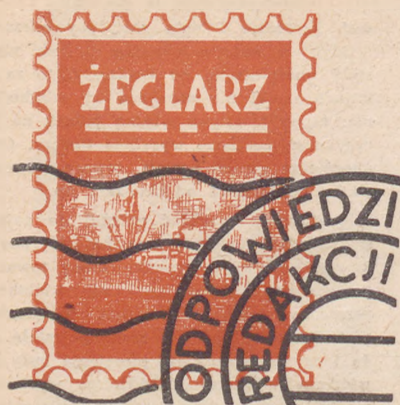
wej, pretensje klienta zostałyby odrzucone. Gdyby w naszym wypadku żarówki nie zostały ubezpieczone od kradzieży, to za brakujące sztuki nie uzyskano by odszkodowania. Firmy handlowe wiedzą jednak na jakie ryzyka są narażone wysyłane towary. Owoce ubezpiecza się od zgnicia, towary łatwopalne od ognia, łamliwe od złamania itp.

Przytoczony przykład należał do najprostszych, zdarzają się jednak bardziej skomplikowane. Bywają wypadki, kiedy towar jest przewożony kilkoma statkami, wielokrotnie przeładowywany, trudno jest w takich razach stwierdzić gdzie i kiedy powstała szkoda i czy przyczyny jej powstania były przewidziane w polisie. Wówczas wystawienie atestu wymaga długiej pracy, zbierania dodatkowych informacji, komunikatów meteorologicznych i drobiazgowego badania całego przesyłanego towaru.

Praca rzeczoznawcy awaryjnego trudna i odpowiedzialna, jest jednak konieczna dla normalnego funkcjonowania portu, gdyż szybko i sprawiedliwie rozstrzygnięta sprawa sporna nie wstrzymuje wymiany towarowej.

Uwaga: Wszelkie dane, dotyczące nazwy statku, firmy handlowej, towaru itp. podane zostały jedynie przykładowo i nie mają nic wspólnego z rzeczywistością.

Jan Wojciechowski



Jan Żmidziński — Ostrzeszów. Informacje o korespondencyjnym kursie przygotowawczym zawierać będzie jeden z następnych „Żeglarzy". Danych i sylwetek jednostek Polskiej Marynarki Wojennej — nie będziemy prawdopodobnie podawali. Jako „żeglugę małą" rozumiemy rejsy po morzu Bałtyckim oraz Północnym, w granicach od 60° szer. geograf. N do linii Dover-Calais. Przesyłamy serdeczne pozdrowienia.

Piotr Cieklińskl — Łódź. Nazwy i dane dotyczące jednostek rybackich znajdziecie w dziale „Polska Flota Rybacka" (patrz str. 22). Skrót — s/t (steamtrawler) oznacza trauler o napędzie parowym; m/t (motortrawler) — motorowym. Skróty powyższe używane są jedynie w odniesieniu do jednostek rybackich. Aktualne prospekty PSM oraz Szkoły Jungów nie są jeszcze wydrukowane — przeczytajcie informacje na str. 23. Rysunek odznaki armatorskiej f-my Bartosiak (s/s „Gopło") — załączamy obok. M/s „Oksywie" nie przewozi pasażerów, gdyż nie posiada dla nich pomieszczeń. Rejs na trasie Szczecin — Gdynia moglibyście odbyć jedynie latem na pokładzie „Beniowskiego". W minionym sezonie letnim bilet na taką podróż kosztował 1500 zł w jedną stronę. Dziękujemy za pozdrowienia.

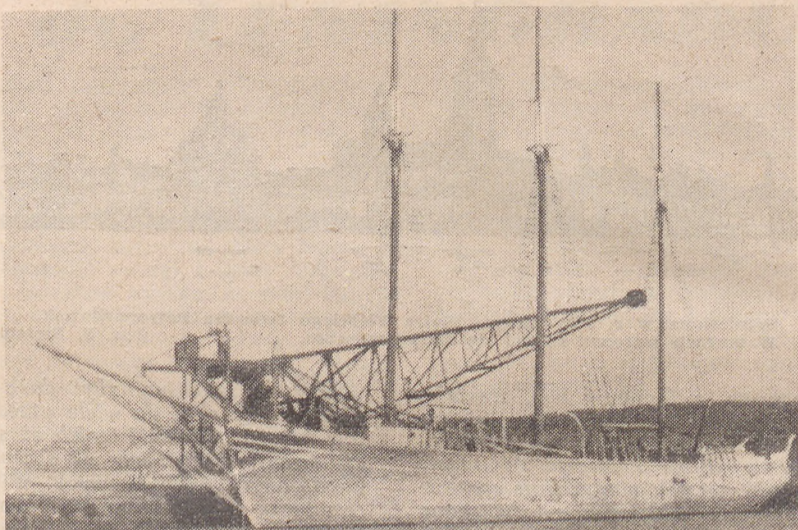


Tadeusz Lowas — Kraków. Żądanych informacji udzieli Wam zapewne p. M. Pluciński, Gdynia, Sienkiewicza 25 wzgl. f-ma „Jacht-Service", Gdynia, Al. Zjednoczenia 5.

Kazimierz Chilarski — Oleśnica. Przy Państwowej Szkole Morskiej w Gdyni odbywają się co jakiś czas kursy radiotelegrafistów okrętowych — przyjmowani są na nie jednak wyłącznie doświadczeni radiotelegrafiści z Mar. Woj., Poczty etc. Radiotechników szkoli Liceum Teletechniczne w Warszawie.

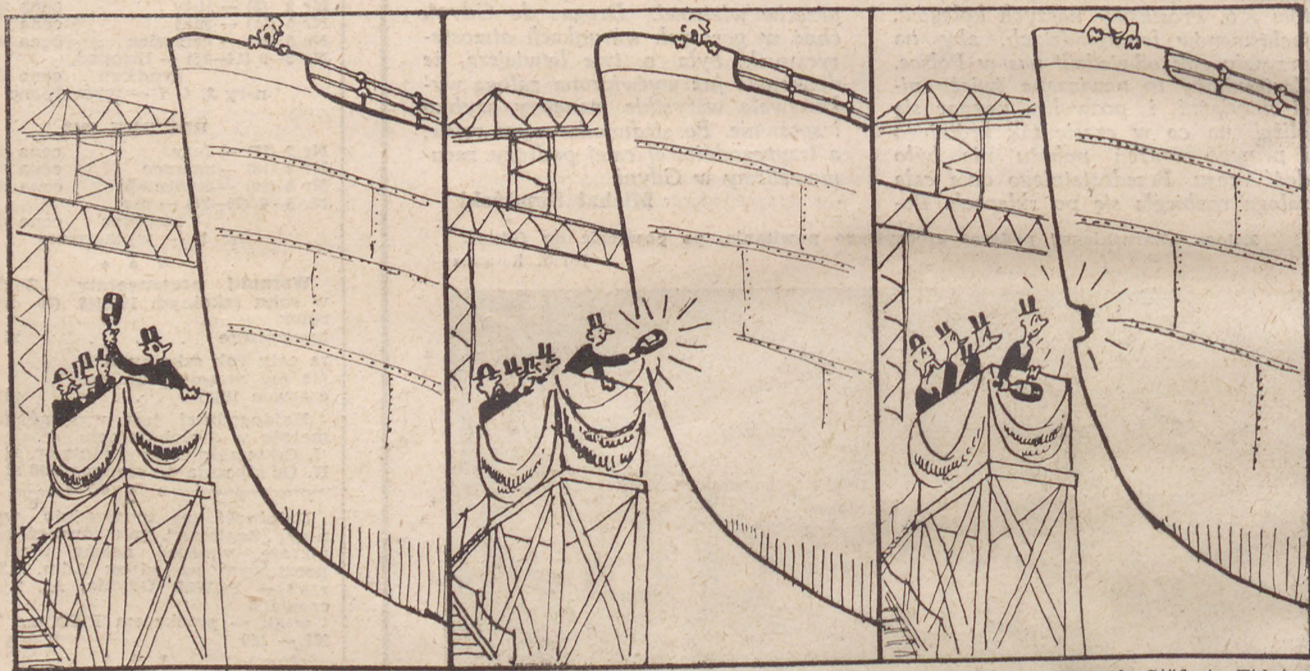
Wiesław Andrzejewski — PSM Szczecin. Redakcja dziękuje za przesłane pozdrowienia i korzysta z okazji żeby wyrazić swoją radość z osiągnięcia przez Was tak upragnionej Szkoły Morskiej. Życzymy powodzenia!

Z OSTATNIEJ CHWILI



W sierpniu ukazała się w części prasy krajowej wzmianka o zatonięciu szkolnego szkunera ZHP — „Zawiszy Czarnego". Rzeczywiście — statek ten, pozbawiony opieki i dozoru zatonął na terenie Stoczni Gdyńskiej, na skutek przypadkowego otwarcia kingstonu. Obecnie „Zawisza Czarny" jest już spowrotem podniesiony. Ponieważ w międzyczasie ZHP zrzekło się statku — Ministerstwo Żeglugi oddało go do dyspozycji PCWM. W związku z tym rozważane są możliwości przerobienia „Zawiszy" na hulk czyli pływające koszary dla Szkoły Jungów. Niestety, w żaden szkolny rejs „Zawisza Czarny" już nie popłynie — jest za stary i za bardzo zniszczony.

Powyższe zdjęcie przedstawia „Zawiszę" na terenie Stoczni Gdyńskiej, wkrótce po podniesieniu go z dna basenu.



(Svensk Sjöfarts Tidning)

ZDJĘCIA: A. Pluciński, K. Komorowski, J. Uklejewski, Z. Kosycarz, F. Wierzbicki, S. Izdebski, GAL, SIB.
RYSUNKI I FOTOMONTAŻE: S. Woźniak, S. Sierecki.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20. W-15007

Druk. Z.G. „P.W." Gdynia 11/48 10 000 Nr 1385